



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels

Notes de synthèse | 2017

Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles

Note de synthèse BSI

Van “grote voetgangerszone” tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum

From pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1551>

DOI : 10.4000/brussels.1551

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen, « Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles », *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n° 115, mis en ligne le 11 septembre 2017, consulté le 01 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1551> ; DOI : 10.4000/brussels.1551

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



Licence CC BY

Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles

Note de synthèse BSI

Van “grote voetgangerszone” tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum

From pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen

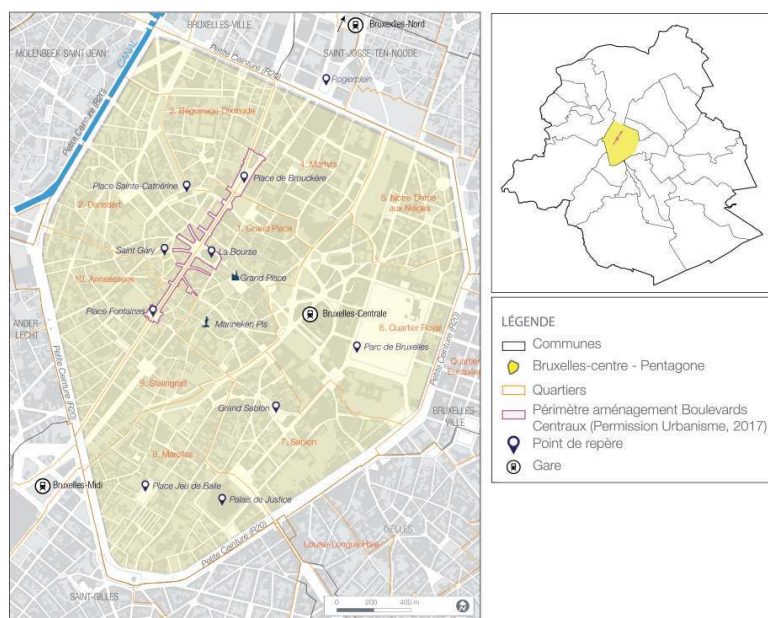
NOTE DE L'AUTEUR

Cette note de synthèse s'appuie en partie sur les travaux publiés dans le premier Portfolio produit par le BSI – *Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) dont les auteurs sont ici vivement remerciés : Mathieu Berger, Kobe Boussauw, Céline Brandeleer, Jean-Michel Decroly, Bas de Geus, Jean-Philippe De Visscher, Thomas Ermans, Jean-Louis Genard, Virginie Jourdain, Imre Keseru, Bram Kin, Kevin Lebrun, Christophe Loir, Cathy Macharis, Mathieu Strale, Pierre Vanderstraeten, Linus Vanhellemont, Sara Verlinde, Benjamin Wayens et Nils Wuytens. Les auteurs de la présente note de synthèse assument toutefois seuls la responsabilité de celle-ci. Ce travail de synthèse a été rendu possible grâce à un financement de la Ville de Bruxelles et de la Région Bruxelles-Capitale.

Introduction

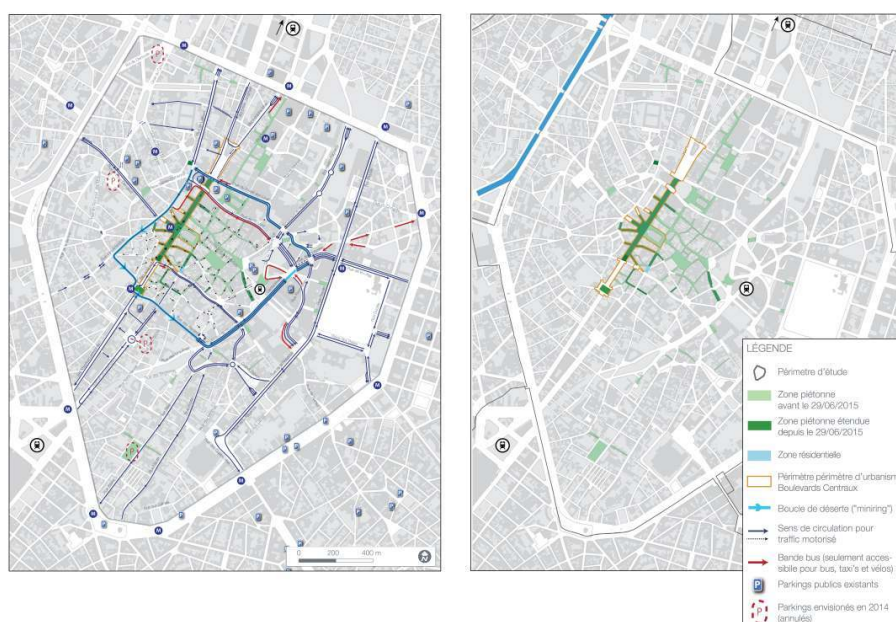
- 1 Envisagée depuis la fin des années 1990, annoncée en 2012 et effective depuis le 29 juin 2015, la piétonnisation des boulevards centraux, de la Place De Brouckère à la Place Fontainas, constitue incontestablement le projet urbain le plus important de la dernière décennie pour le centre de Bruxelles. Plus qu'un simple aménagement de l'espace public, le « piétonnier » touche de multiples dimensions et échelles de la fabrique de la ville. Il est porteur d'opportunités majeures pour le centre-ville mais aussi pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) et la métropole bruxelloise. Les retours d'expériences d'autres villes, belges ou étrangères, montrent en effet que les piétonnalisations peuvent transformer fondamentalement et positivement l'espace urbain en agissant sur ses dimensions sociales, environnementales, économiques et culturelles mais, qu'en même temps, leur réussite ne va pas de soi [Gehl, 2011 ; Feriel, 2013 ; Boussauw, 2016].
- 2 La présente note de synthèse s'appuie sur le premier *Portfolio* de contributions scientifiques produites dans le cadre du BSI - *Brussels Centre Observatory*¹ (BSI-BCO), c'est-à-dire sur le savoir disponible au moment de la rédaction dudit Portfolio mais aussi sur les diverses réactions qu'il a suscitées. De nombreuses questions restent bien entendu en suspens et de nombreux aspects devront encore être traités dans la suite du travail de l'Observatoire.
- 3 Dans un premier temps, nous retracerons brièvement le cadre général de la piétonnisation : les tendances internationales, les attendus du projet bruxellois, ses enjeux et les principales données factuelles qui le concernent. Dans un second temps, à partir de la littérature scientifique portant sur d'autres villes et de l'analyse du contexte du centre-ville bruxellois, nous formulerons quatre principaux défis et débats auxquels est confronté le projet, en les assortissant d'une série de suggestions pour l'action publique : (1) expliciter et atteindre les ambitions de l'aménagement de l'espace public en agissant aussi sur l'immatériel, (2) renforcer les liens du projet avec les autres dynamiques à l'œuvre à l'échelle régionale et métropolitaine, (3) rassembler autour du projet urbain et (4) concrétiser le changement de paradigme.

Figure 1. Zone de la piétonnisation des boulevards centraux, centre-ville de Bruxelles



Données : Ville de Bruxelles, 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Mise à jour : Sofie Vermeulen.

Figure 2. Plan de circulation (gauche) et zones piétonnes (droit) centre-ville Bruxelles – juin 2016



À noter que la mise en œuvre du plan de circulation a connu divers aménagements (notamment rue Van Artevelde et rue du Midi), mais que ceux-ci n'ont pas (encore) été arrêtés dans des ordonnances de police.

Données : Ville de Bruxelles, 2014 et 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Mise à jour : Sofie Vermeulen.

Figure 3. Perspectives des boulevards avant piétonnisation (2013), après piétonnisation (2016), et après travaux d'aménagement



Sources : Respectivement de gauche à droite : 罗布泊 (auteur) ; BSI-BCO, 2017 ; SumProject 2015

1. Cadre

1.1. La piétonnisation : un instrument de développement urbain

1.1.1. Du projet d'urbanisme au projet urbain

- 4 La transformation des rues de beaucoup de villes européennes en espaces dédiés quasi exclusivement à la circulation (au détriment des fonctions de séjour) et la mainmise progressive de l'automobile (au dépens des autres modes) sur ces espaces est le fruit d'un long processus de transformation entamé dès la fin du 18^e siècle [Loir, 2016]. Les premières zones piétonnes, apparues en 1959, en Allemagne (Kettwiger Straße à Essen) et aux États-Unis (Burdick Street à Kalamazoo), constituent en quelque sorte l'aboutissement de cette spécialisation de l'espace public. Elles se sont présentées comme le complément d'une configuration urbaine de base alors dominée par l'automobile et les modes de transport rapides. Préconisée notamment dès le 8^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) de 1951, objet d'échanges, de publications et de voyages d'étude, la piétonnisation de certaines artères de centre-ville s'est réellement répandue dans le courant des années 1970 [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Suivant une logique fonctionnaliste, ces zones piétonnes de première génération consistaient en une stricte séparation des modes de déplacement sans remise en question de l'usage de la voiture en ville et étaient généralement aménagées dans des artères à fort potentiel commercial et/ou touristique. De ce fait, produits des politiques en faveur de l'automobilité particulière, ces piétonniers n'ont pas permis de prévenir la congestion automobile qui s'est développée durant les années d'après-guerre dans les centres urbains. Les projets développés à l'époque aux États-Unis sont particulièrement cités pour leurs manquements à cet égard [Fériel, 2013].
- 5 Depuis le début des années 2000, la piétonnisation réoccupe une place importante dans les débats et les projets portant sur l'aménagement urbain en Europe. Nombre de ces piétonnisations de seconde génération s'inscrivent dans une logique non plus de séparation, mais bien d'articulation et de cohabitation entre modes de déplacement [Fériel, 2013]. Il s'agit alors de conjuguer espace piéton et transports publics et/ou circulation automobile restreinte suivant le référentiel d'espace partagé [Brandeleer *et al.*, 2016a ; Janssens et Vanderstraeten, 2016]. L'idée d'un espace public résolument partagé entre les différents modes de déplacement et fonctions, logique qui prévalait, dans une certaine mesure, jusqu'au début du 20^e siècle [Jourdain et Loir, 2016 ; Loir, 2016], ressurgit en quelque sorte de cette manière. Ce partage s'établit généralement par le biais du code

de la route et de panneaux de signalisation, plutôt que par l'aménagement de l'espace public en tant que tel.

Tableau 1. Comparaison des zones piétonne, résidentielle et de rencontre, selon le code de la route

	Zone piétonne	Zone résidentielle	Zone de rencontre
Fonction	principalement commerce/tourisme	habitat	habitat, artisanat, commerce, tourisme, enseignement, activités récréatives
Rapports entre usagers	piéton prioritaire dans tous les cas	piéton prioritaire mais mixité des modes et des usages (le piéton ne peut toutefois pas entraver la circulation sans nécessité)	
Accès et circulation automobile			
Accès	interdit a priori sauf exceptions définies	autorisé	
Vitesse	au pas pour les exceptions	20 km/h, vitesse limitée par des dispositifs ralentisseurs (dans le cas des zones résidentielles) et un aménagement non-linéaire et par une délimitation d'entrée et de sortie de zone (trottoir traversant,...)	
Stationnement	interdit, arrêt autorisé pour les exceptions	interdit sauf dans les zones délimitées, arrêt autorisé.	
Livraisons	si autorisées, durant des tranches horaires définies	autorisées aux emplacements clairement identifiés et positionnés de manière à avoir le moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons	
Cyclistes	interdits sauf si exception, obligation de descendre du vélo si trop forte densité de piétons	autorisés	
Transport public	autorisé	interdit	autorisé

Aménagements spécifiques selon le code de la route	pas d'aménagement spécifique obligatoire, autre que les panneaux à l'entrée et à la sortie de la zone	aménagements spécifiques pour garantir la coexistence des modes (mobilier urbain, plantations... placés de façon à ralentir la vitesse des véhicules et à déterminer leur trajectoire), aménagement de plain-pied, suppression des trottoirs, délimitation entrée et sortie de zone (panneaux + différence de niveau, par exemple), délimitation des espaces de stationnement
--	---	---

Source : Brandeleer *et al.*, 2016a, p. 166

- 6 Ce passage d'une logique de séparation à une logique d'articulation implique que la piétonnisation soit moins pensée en terme de projet d'urbanisme et davantage en terme de projet urbain dans le sens où elle « permet d'envisager des aménagements à l'échelle de la ville dans son entier, non de limiter l'intervention à des îlots solitaires. » [Fériel, 2013 : 5]. La réorganisation du partage de l'espace public entre modes de déplacement et fonctions ne tend plus alors uniquement à organiser la fonctionnalité de la ville, mais également à en assurer la mise en convivialité, en cohésion sociale, en animation, en tourisme, etc. dans la lignée de la territorialisation des politiques socio-économiques et, plus récemment, des politiques environnementales [Pinson, 2004, 2009 ; Dessouroux *et al.*, 2009 ; Genard et Neuwels, 2016].

1.1.2. Les apports positifs potentiels d'une piétonnisation

- 7 La piétonnisation constitue aujourd'hui un instrument de développement urbain à part entière dont les apports potentiels ont été démontrés dans la littérature scientifique internationale [Gehl, 2011 ; Boussauw, 2016 ; Keseru *et al.*, 2016]. Dans les villes étudiées, la piétonnisation a pu :
- Entraîner une série d'effets positifs sur les choix de mobilité, en favorisant le recours aux modes de déplacement actifs (vélo, marche, etc.), l'adaptation des systèmes de livraison en faveur de systèmes alternatifs et l'amélioration des dessertes en transports en commun ;
 - Positivement impacter l'accessibilité de la ville, en diminuant la congestion automobile et en améliorant la performance des transports en commun dans les zones piétonnisées ;
 - Conduire à un meilleur partage entre les modes de déplacement et la libération d'espaces anciennement dédiés à l'automobile, et permettre ainsi d'améliorer la viabilité des villes de plus en plus densément habitées ;
 - Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants et des travailleurs en réduisant l'émission des polluants atmosphériques et le bruit du trafic routier ;
 - Participer à la lutte contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions carbone émanant du trafic automobile ;
 - Après une éventuelle période de baisse, s'avérer bénéfique pour l'activité commerciale et donc pour la création d'emplois, en entraînant une augmentation moyenne du nombre de visiteurs et du chiffre d'affaires ;
 - Constituer des lieux d'activités socioculturelles, d'interactions de qualité et de cohésion sociale ;
 - Conduire à l'aménagement d'espaces verts et contribuer à la biodiversité urbaine et à l'amélioration du microclimat local ;
 - Constituer une opportunité pour revaloriser le patrimoine architectural.

- 8 Comme souligné en seconde partie de cette note de synthèse, la littérature scientifique montre aussi que la réussite des projets de piétonnisation ne va pas de soi. Elle peut être menacée par la fragmentation des niveaux institutionnels engagés (entre eux et au sein de chacun d'eux), par des rapports de force qui ne permettent pas de mener le projet à son terme, par des manquements dans les outils de gouvernance déployés (plans stratégiques, incitants économiques, processus participatifs, etc.) ou encore par des ambiguïtés dans les objectifs poursuivis.

1.2. La piétonnisation des boulevards centraux bruxellois

1.2.1. De l'espace partagé à l'autoroute urbaine

- 9 Extension de la zone confort autour de la Grand-Place, entre les places De Brouckère et Fontainas, le piétonnier bruxellois est explicitement présenté comme un outil de développement urbain par la Ville de Bruxelles. Plus spécifiquement, il est présenté comme l'expression et la formalisation d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre : un moyen de donner « l'impulsion nécessaire au réveil économique mais aussi culturel et social »² du centre de Bruxelles devenu au fil du temps « un espace gris et de plus en plus encombré (...) dominé par les voitures ». L'objectif est de rendre le centre-ville « plus accueillant, plus vert, plus respirable, gage d'une meilleure santé et de bien-être pour tous », que « les citoyens (riverains, travailleurs, touristes et commerçants) se réapproprient l'espace public et profitent d'une ville plus saine et plus respirable ! »³.
- 10 Les enjeux pour le centre-ville bruxellois sont effectivement importants. Dès le milieu des années 1950, il a été considéré, par les pouvoirs publics notamment, avant tout comme un espace administratif et un lieu de consommation au bénéfice du résident périurbain, ainsi que « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1957: 8]. Le territoire bruxellois fut alors métamorphosé par un important déploiement du réseau routier durant trois décennies au départ de l'exposition universelle de 1958 [Demey, 1992 ; Hubert, 2008 ; Ryckewaert, 2011].
- 11 Aménagés au 19^e siècle dans la foulée du voûtement de la Senne, les boulevards centraux furent alors reliés à ce réseau par le biais de la transformation de la Petite Ceinture en une artère de grande circulation (à partir de 1955) et réaménagés lors de la création du prémétro (inauguré en 1976). Alors que, au moment de leur conception, ces boulevards ont été pensés comme ce que nous appellerions aujourd'hui une « zone de rencontre » [Jourdain et Loir, 2016], au fil du temps la place laissée aux piétons s'y est fortement restreinte et s'est trouvée limitée aux seuls trottoirs, encombrés par ailleurs de bacs à plantes, de terrasses de café et de voies d'accès aux stations souterraines. Loin d'être aussi fonctionnels que prévu, les boulevards centraux se sont rapidement avérés engorgés, formant une autoroute urbaine au cœur même du centre-ville bruxellois (aussi appelé Pentagone). Simultanément, les quartiers populaires alentour se sont dégradés et paupérisés suite à la désindustrialisation qui touche toute la zone du canal (en particulier sa partie centrale), à l'exode urbain, au désintérêt des pouvoirs publics et aux stratégies spéculatives favorisant le délabrement d'immeubles pour en justifier les opérations de démolition/reconstruction [Aron, 1978 ; Grosjean 2010 ; Ryckewaert, 2011]. La congestion routière, ses pollutions atmosphériques et sonores, et la tertiarisation ont alors engendré

un cercle vicieux de dégradation du cadre de vie : au fur et à mesure que le centre-ville dépérissait, l'attractivité résidentielle et donc les revenus communaux diminuaient, rendant à son tour plus difficile le développement d'opérations de rénovation urbaine [Zimmer, 2002].

1.2.2. Un centre-ville en redéploiement

- 12 À partir des années 1980, le déclin industriel et résidentiel du centre de Bruxelles commence à inquiéter la sphère politique [Hubert, 1982]. Progressivement, les pouvoirs publics se réintéressent aux quartiers centraux, à travers notamment les *contrats de quartier* (dès 1993), dans une perspective de revitalisation urbaine et de cohésion sociale [Noël, 2009]. De son côté, la Ville de Bruxelles met sur pied une Délégation au Développement du Pentagone (DDP) (1995) qui, à l'aide de différents instruments de lutte contre les immeubles (notamment industriels) inoccupés, obtient rapidement des résultats⁴. Le Pentagone va ainsi connaître une croissance démographique soutenue à partir de 1999-2000 (+/- 2,2 % par an entre 2000 et 2011), à un rythme près de deux fois supérieur à celui de l'ensemble de la Région (+/- 1,1 % par an sur la même période). Le centre-ville bruxellois est aujourd'hui un espace densément habité, en particulier dans sa partie occidentale avec une forte surreprésentation des 20-34 ans [Decroly et Wayens, 2016]. On recense dans le Pentagone plus de 50 000 habitants⁵, ce qui représente un peu moins de 5 % de la population régionale pour 2,5 % de sa superficie.
- 13 Cet accroissement démographique est hétérogène du point de vue socio-économique. Les parties sud et sud-ouest du Pentagone concentrent majoritairement des populations précarisées, tandis que les autres parties habitées (nord-ouest, est) se gentrifient, attirant des jeunes adultes issus de milieux plutôt favorisés, au moins sur le plan du capital culturel [Van Criecken, 2006, 2013 ; Bernard, 2008]. Cette hétérogénéité est également de mise dans la qualité des logements investis. La hausse des prix de l'immobilier et le développement de la demande en logement favorisent, parmi d'autres logiques, « une suroccupation croissante du parc résidentiel existant, de qualité souvent déjà insuffisante » [Dessouroux *et al.*, 2016 : 18].
- 14 Le centre-ville bruxellois se caractérise enfin par une importante activité économique et socio-culturelle [Decroly et Wayens, 2016]. Il constitue un pôle d'emploi important, accueillant fonctions administratives, financières, commerciales (dominées par l'habillement et l'HORECA, mais des commerces spécifiques de fort rayonnement y trouvent également leur place), touristiques, culturelles, de santé et d'enseignement. Il se caractérise par la diversité de son offre commerciale et sa relative spécialisation, attirant une diversité de profils de chalands et formant une multitude de parcours d'achat distincts. Le centre-ville constitue également le pôle touristique et culturel principal de la Région, concentré autour de l'îlot sacré, des boulevards centraux et du Mont des Arts.

Tableau 2. Le « piétonnier bruxellois » concerne dix quartiers du centre-ville historique, traversés par les boulevards centraux Anspach, Adolphe Max et Emile Jacqmain.

Quartier	Superficie (km ²)	Nombre total d'habitants (2014)	Densité de la population (hab/km ²) (2014)	Nombre total de ménages privés (2014)
----------	-------------------------------	---------------------------------	--	---------------------------------------

1. Grand-Place*	0,38	3 126	8 206,66	2 132
2. Dansaert	0,52	8 699	16 622,40	4 600
3. Beguinage-Dixmude	0,37	6 475	17 271,27	3 642
4. Martyrs	0,38	2 097	5 519,58	1 262
5. Notre Dame aux Neiges	0,30	2 191	7 358,03	1 374
6. Quartier Royal	0,69	323	467,51	166
7. Sablon	0,46	2 709	5 904,28	1 723
8. Marolles	0,64	12 194	1 9095,19	6 342
9. Stalingrad	0,24	3 277	13 759,08	1 923
10. Anneessens	0,43	10 307	24 016,12	4 500
Pentagone	4,41	51 398	11 648,35**	27 664

Ces 10 quartiers se trouvent dans le « Pentagone ».

* Les quartiers en caractères gras se trouvent (en partie) dans le périmètre du réaménagement des boulevards du Centre tel qu'il figure dans la demande de permis de Beliris et le projet SumProject.

** Moyenne

Source : Vanhellemont avec Vermeulen, 2016, p. 46. D'après : IBSA, Monitoring des quartiers, 2016

Tableau 3. Effectif de l'emploi comptabilisé par les organismes de sécurité sociale (postes de travail), au lieu de travail, en 2011, par secteur d'activité

Secteur d'activité		Axe Nord-Sud		Pentagone		Commune de Bruxelles-ville		Région de Bruxelles-Capitale	
		effectif	pr* (%)	effectif	pr* (%)	effectif	pr* (%)	effectif	pr* (%)
K	Activités financières et d'assurance	13 490	21,1	19 849	31,1	31.293	49,0	63 841	100,0
O	Administration publique	13 054	10,6	37 205	30,1	55.571	45,0	123 617	100,0
G	Commerce ; réparation de véhicules automobiles et de motocycles	4 689	6,2	7 516	9,9	20.929	27,5	76 208	100,0

I	Hébergement et restauration	4 348	14,3	6 542	21,5	11.652	38,3	30 392	100,0
N	Activités de services administratifs et de soutien	4 211	7,6	7 436	13,4	21.602	38,8	55 616	100,0
P	Enseignement	2 467	5,0	5 420	11,1	11.024	22,5	48 971	100,0
Q	Santé humaine et action sociale	2 166	3,6	7 599	12,6	14.270	23,6	60 490	100,0
STU	Autres	1 984	6,8	4 911	16,9	11.988	41,2	29 101	100,0
M	Activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 427	2,9	4 981	10,0	16.544	33,2	49 759	100,0
R	Arts, spectacles et activités récréatives	1 295	14,4	2 606	29,0	3.832	42,6	9 000	100,0
H	Transports et entreposage	953	3,0	2 091	6,5	9.359	29,3	31 940	100,0
ABCDEF	Agriculture et industrie	691	1,3	4 348	8,3	12.448	23,8	52 194	100,0
J	Information et communication	385	1,0	3 107	8,4	8.873	24,0	36 995	100,0
L	Activités immobilières	153	2,2	436	6,1	1.684	23,7	7 102	100,0
Total		51 313	7,6	114 047	16,9	231 069	34,2	675 226	100,0

Les postes de travail n'incluent que très partiellement les travailleurs des institutions internationales. Les emplois non-localisés au secteur statistique ont été comptabilisés à l'échelle de la commune. L'emploi indépendant est localisé au siège social. L'axe nord-sud est reconstitué en sommant les secteurs statistiques contigus aux boulevards, de Rogier à Midi : A001, A002, A01-, A02-, A03-, A20-, A21-, A32-, A34-, A35- et A83-

* pr : part régionale

Source : Decroly et Wayens, 2016, p. 34. Données : calculs IRIB/IGEAT d'après Statistics Belgium, Census 2011

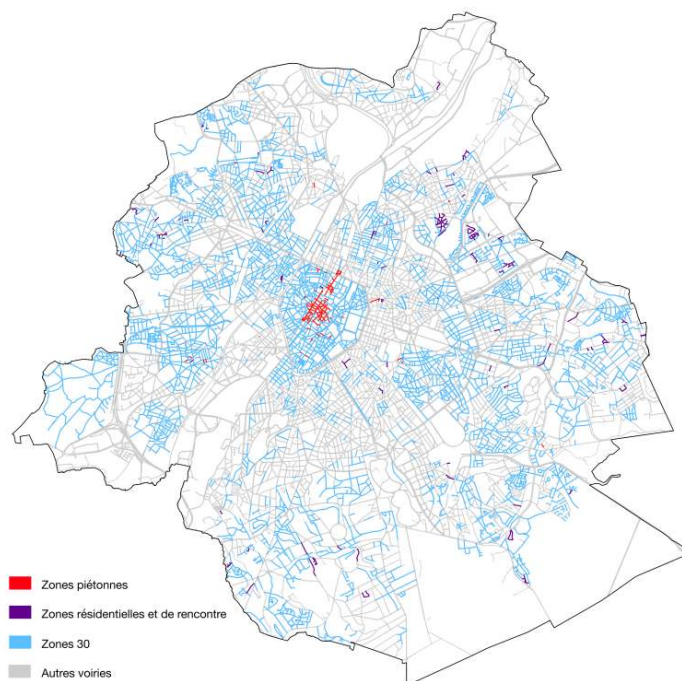
1.2.3. Une forte pression automobile aux conséquences multiples

- 15 Le transport routier est la source la plus importante de la pollution de l'air dans les villes européennes, non sans impact sur la santé [Keseru *et al.*, 2016]. Selon Bruxelles Environnement [2016], en 2012, il était en RBC le premier secteur émettant trois grands polluants atmosphériques en RBC : les oxydes d'azote (NOx – 67 %), le monoxyde de carbone (CO – 49 %) et les particules fines (PM10 – 48 %). Il y était également responsable de 16 % des émissions de plomb et de composés organiques volatils hors méthane (COVNM) et le second secteur d'émission directe de gaz à effet de serre (26 % en 2013). La

pollution sonore du trafic automobile impacte également négativement la santé en augmentant le risque de cardiopathie ischémique, d'hypertension artérielle, d'acouphènes et de gêne auditive [Kesuru *et al.*, 2016].

- 16 Actuellement en RBC, le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement s'établit majoritairement par des interventions ponctuelles restreignant l'accès et la vitesse des voitures et très rarement par la fermeture complète au trafic routier : zones 30, ralentisseurs, élargissement de trottoirs et potelets anti-stationnement, sites propres pour les transports en communs, etc. [Moritz, 2011 ; Brandeleer *et al.*, 2016b]. Ainsi, la proportion des zones piétonnes, résidentielles et de rencontre dans la capitale s'avère relativement faible au regard du mouvement européen de piétonnisation qui se développe depuis le début des années 2000 [Brandeleer *et al.*, 2016a].

Figure 4. Zones piétonnes, zones résidentielles et zones 30 en RBC



Source : Brandeleer *et al.*, 2016a, p.167 (mis à jour). Auteur: Thomas Ermans. Données : Bruxelles Mobilité, MobiGIS v2.0, août 2017

- 17 Si l'on observe une rapide évolution des pratiques de déplacement à l'intérieur de la Région dans le sens d'une plus grande multimodalité (combinaison de l'usage de la voiture, des transports en commun, de la marche, du vélo, etc. au sein d'un même déplacement ou selon le déplacement) et d'une réduction de l'usage de la voiture⁶, cette évolution compense à peine l'accroissement du volume total des déplacements dû au boom démographique et au maintien d'un fort usage de la voiture pour les déplacements entrants et sortants⁷ [Hubert *et al.*, 2013]. Par ailleurs, la concentration du trafic motorisé sur les voiries régionales et métropolitaines, à l'exclusion des quartiers résidentiels, n'a pas contribué à réduire la congestion [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.4. La piétonnisation des boulevards centraux : un tournant dans un long processus décisionnel

- 18 C'est dans ce contexte de croissance démographique et de recomposition du centre-ville d'abord, de pression automobile et de pollution sonore et atmosphérique ensuite, et d'attente d'un espace public habité et au trafic pacifié enfin, qu'il faut comprendre la décision de poser le geste fort qui a consisté à piétonniser les boulevards centraux bruxellois.
- 19 Si la première étude réalisée par le bureau d'architecture et d'urbanisme *Groep Planning* devenu plus tard *SumProject*, dite « Simons », visant la mobilité dans le Pentagone date de 1997/98, la *rénovation* des boulevards centraux ne fut inscrite à l'agenda politique de la Ville de Bruxelles qu'en 2003, dans le cadre du Fonds Beliris⁸ [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016]. Une étude plus approfondie fut alors attribuée au même *Groep Planning*, sans suite immédiate. Alors que la réduction de la pression automobile était soutenue par une partie de la société civile (par exemple Plan NoMo, 2000), il fallut attendre plusieurs années pour que soient mises en œuvre les premières actions concrètes : la fermeture à la circulation automobile d'une dizaine de rues jouxtant la Grand-Place (appelée zone confort) dont le permis d'urbanisme fut octroyé fin 2009, d'une part, et la réduction des voies de circulation automobile sur les boulevards Anspach, Lemonier et Adolphe Max au profit de l'aménagement de pistes cyclables en 2012, d'autre part. Enfin, suite à l'arrivée en 2013 de Monsieur Yvan Mayeur en qualité de Bourgmestre de la Ville de Bruxelles, la rénovation des boulevards centraux, décidée par la nouvelle majorité communale issue du scrutin de 2012, se précisa, avec la décision de piétonniser le boulevard Anspach entre les places De Brouckère et Fontainas, et d'étendre ainsi la zone confort autour de la Grand-Place. Cette évolution fut notamment justifiée au regard de mouvements citoyens qui appelaient à la mise en œuvre de la rénovation des boulevards centraux pour y réduire le trafic automobile sans pour autant préconiser leur piétonnisation (par exemple *PicNic the Streets*, mai 2012 ; appel à idées *ParcAnspachPark* organisé par le BRAL, juillet 2013) [Tessuto, 2016 ; Vanhellemont, 2016].

Tableau 4. Principaux plans stratégiques concernant la mobilité et la rénovation des boulevards centraux du centre-ville bruxellois avant leur piétonnisation

Nom du plan	Acteurs et état
Plan Tekhné – 1962	« Plan directeur pour le Pentagone bruxellois » Plan global de développement urbain de l'ensemble du Pentagone (long terme horizon 1985) Réalisé par le groupe d'architectes Groep Tekhné A la demande de la Ville de Bruxelles – Echevin de l'Urbanisme Van den Boeynants (CVP) Projet partiellement réalisé

Étude Simons – 1997/1998 (études préliminaires Plan communal de Mobilité Ville de Bruxelles)	Etude de mobilité pour le Pentagone – 3 scénarios pour un centre ville à circulation limitée Dans le cadre de l'établissement d'un plan communal de mobilité pour la Ville de Bruxelles Réalisé par Groep Planning (actuellement SumProject) à la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme H. Simons (Ecolo) Projet jamais exécuté, mais qui a suscité les plans suivants
Plan NoMo – 2000	Etude de mobilité réalisée par l'asbl NoMo (experts et habitants) de sa propre initiative Fondé sur l'un des trois scénarios de l'étude Simons (1997) Projet jamais exécuté mais qui a encouragé le Plan Beliris (2003)
Plan Beliris – 2003	Etude de projet pour le réaménagement des Boulevards du Centre Réalisée par Groep Planning (actuellement SumProject) A la demande de Beliris, à l'occasion d'un concours de projet Le budget avait été accordé, l'étude avait été réalisée, mais le projet n'a jamais été exécuté Il a suscité le Plan Simons (2007) et le Plan Ceux (2010)
Plan Simons – 2004 (études préliminaires Plan communal de Mobilité Ville de Bruxelles)	Etude de mobilité pour la Ville de Bruxelles centrée sur le réaménagement des boulevards du Centre Réalisée par Cooparch-RU (actuellement ERU), sous l'égide d'AGORA A la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme H. Simons (alors Ecolo) L'étude se fonde sur les études préliminaires réalisées en 1998 Approuvé par le Conseil communal mais jamais exécuté
Plan Ceux – 2010 (études préliminaires Plan communal de Mobilité Ville de Bruxelles)	Etude de mobilité pour la Ville de Bruxelles (Partie Pentagone, p. 91) Dans le cadre de l'établissement d'un plan communal de mobilité pour la Ville de Bruxelles Réalisée par Espaces mobilités et Transitec A la demande de la Ville de Bruxelles, Echevin de l'Urbanisme C. Ceux (CdH) L'étude tient compte des plans régionaux stratégiques de développement et de mobilité (plans PRD II et IRIS II), mais ne se fonde pas sur les plans de Simons (1997/1998 et 2004) Jamais approuvé par le Conseil communal

Source : Vanhellemont avec Vermeulen, 2016, p. 48

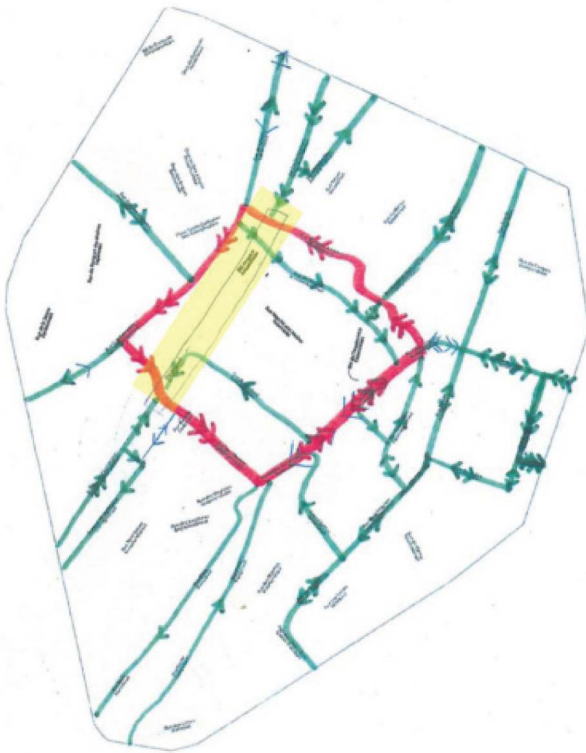
- 20 La mise à l'agenda politique de la rénovation des boulevards centraux fut donc longtemps repoussée moins par la nécessité de préparer le projet par de nombreuses études techniques, que par la frilosité des décideurs et leur peur de se lancer dans un projet urbain d'une telle ampleur. Courtois et Dobruszkes [2008] et Brandeleer et Ermans [2016b] ont montré que cette frilosité est courante à Bruxelles lorsqu'il s'agit de réduire l'emprise spatiale ou temporelle de l'automobile, tant au niveau communal que régional.

Il s'ensuit un « poids surdéterminant dont disposent de fait les automobilistes dans l'aménagement de la ville et la gestion de la mobilité » [Courtois et Dobruszkes, 2008 : 19]. En même temps, Bruxelles se caractérise par un réseau d'axes de circulation relativement étroits rendant complexe voire parfois impossible la cohabitation équitable entre modes de déplacements actifs, transports collectifs et trafic automobile [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.5. Un compromis pour « passer à l'acte » et des controverses

- 21 Vu ce qui précède, la mise en œuvre du piétonnier bruxellois apparaît comme un acte éminemment politique [Vanhellemont, 2016]. Encouragé par les ultimes mobilisations citoyennes (*PicNic the Streets*) à la veille des élections communales de 2012, ce « passage à l'acte » a été rendu possible à l'époque par un grand compromis politique au sein de la nouvelle majorité communale : piétonniser un tronçon des boulevards centraux, à condition d'implanter quatre nouveaux parkings à proximité et de réorganiser la circulation des rues adjacentes⁹. Il s'agissait par là d'assurer l'accessibilité automobile aux visiteurs et habitants habitués ou contraints d'utiliser leur voiture, tout en palliant la suppression des emplacements de stationnement au sein de la zone piétonnisée [Kesuru *et al.*, 2016].
- 22 Ce compromis a toutefois brouillé la visée politique du projet et a mené au développement de vives controverses. Le développement annoncé de quatre nouveaux parkings aux alentours immédiats du piétonnier fut compris comme une stratégie de mise en invisibilité de la voiture, au détriment d'une politique de réduction de la pression automobile dans le centre-ville [Genard et Neuwels, 2016]. La réorganisation de la circulation en une boucle de desserte autour du piétonnier a, quant à elle, été qualifiée de « mini-ring », témoignant de la crainte d'un report des flux automobiles et de leurs nuisances vers les quartiers alentours. Nous y reviendrons, le report de nuisances dans certaines rues, en particulier de la partie ouest du Pentagone, attise effectivement encore aujourd'hui les oppositions à la piétonnisation des boulevards centraux.

Figure 5. Plan de piétonnisation, fac-similé du document de travail utilisé par la Ville de Bruxelles en mai 2015



La boucle de desserte fut rapidement qualifiée de « mini-ring » tant par les détracteurs que par les porteurs du projet.

Source : Ville de Bruxelles, mai 2015

- 23 Le manque de clarté de la visée politique a également été renforcé par la décision de disperser les terminus de bus et par la suppression de certains sites propres qui ont détérioré la lisibilité et l'efficacité du réseau de transports en commun de surface [Kesuru *et al.*, 2016], de même que par la coexistence, d'une part, de discours vantant « une ville façonnée pour ses habitants »¹⁰ et, d'autre part, des annonces et des actions s'inscrivant dans une logique d'attractivité économique (faire de De Brouckère un « Time Square », faire du piétonnier une « Belgian Avenue » puis un « Family Pleasure Shopping », transformer la Bourse en « Beer Temple », etc.) [Vanhellemont, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].
- 24 Les compromis sont inévitables dans le cadre de la mise en œuvre de grands projets urbains [Le Galès, 1995 ; 2002]. Cependant, dans le cas du piétonnier bruxellois, le manque de lisibilité qui en résulte implique que ces mêmes compromis risquent de devenir *in fine* plus clivants que fédérateurs, plus inopérants qu'efficaces, s'ils ne sont pas expliqués et accompagnés. De fait, le piétonnier a fait l'objet de nombreuses controverses et de mouvements d'opposition. Et le paysage de ces controverses est complexe, d'autant que le devenir du centre-ville concerne de nombreux acteurs, niveaux de pouvoir et enjeux de gouvernance urbaine et ce, bien au-delà des enjeux locaux [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].

2. Constats et défis

- 25 La seconde partie de cette note de synthèse explicite les quatre principaux défis auxquels est confronté, selon nous, le projet de rénovation du centre-ville de Bruxelles. S'appuyant sur un certain nombre de constats issus de la littérature scientifique internationale et de connaissances spécifiques sur le cas bruxellois, elle entend ainsi contribuer à l'objectivation des débats sur le devenir du centre-ville de Bruxelles, ainsi qu'à leur évolution.

2.1. Défi 1 : Expliciter et atteindre les ambitions de l'aménagement de l'espace public en agissant sur l'immatériel - « the life between buildings »¹¹

- 26 Etabli par le bureau d'architecture et d'urbanisme *SumProject*, l'actuel plan d'aménagement de l'espace public piétonnisé (2015) propose une division des boulevards centraux en une séquence d'espaces portant chacun un nom spécifique et désignant chacun une *ambiance* : un « jardin urbain », une « promenade verte », une « scène urbaine », un « foyer » et une « agora ». Actuellement, seuls les aspects spatiaux de ces aménagements sont partiellement définis (matériaux, équipements, plantations, etc.). Or, si l'aménagement urbanistique et l'organisation d'activités dans l'espace public structurent en partie les comportements des différents usagers (habitants, travailleurs, visiteurs, etc.), ils ne peuvent pas les réguler totalement. Il existe des pluralités d'usages, des détournements d'usages et des conflits d'usages qui sont constitutifs de l'imprévisibilité fondamentale des appropriations de l'espace par les usagers et bien documentés par les études urbaines [Corijn et Vanderstraeten, 2016 ; Gehl, 2011 ; Lofland, 1998 ; Jacobs, 1993].
- 27 L'atteinte des ambitions à l'origine du piétonnier nécessite donc plus qu'une action sur l'aménagement de l'espace public. Elle exige également une action sur ses aspects immatériels (usages, symboliques, sociabilités, etc.). Le défi principal à cet égard est de savoir comment, avec quels instruments de gouvernance, quelles politiques publiques et quels partenariats, améliorer et pérenniser les pratiques sociales souhaitables et leur diversité dans cet espace public réaménagé.

2.1.1. Garantir la diversité des ambiances et usages de l'espace public

- 28 Par la précision de ses aménagements, le piétonnier du centre-ville bruxellois se distingue des piétonniers ou espaces partagés récemment aménagés en Région de Bruxelles-Capitale selon une logique de libération de l'espace par une occupation du sol à minima (par exemple, la place Flagey ou la place de la Monnaie). Le plan de *SumProject* détermine une série de sous-espaces, auxquels il attribue une fonction phare (consommer, se promener, se montrer, se reposer, se réunir et jouer, pour l'essentiel) et pour lesquels il définit des aménagements spécifiques (voies de circulation, bancs, bacs à plantes, fontaines, etc.). Ces fonctions et aménagements visent à créer les ambiances spécifiques indiquées plus haut.
- 29 En particulier, l'aménagement des tronçons courants du boulevard peut être compris comme un compromis entre les objectifs économiques et d'habitabilité [Corijn *et al.*,

2016]. D'un côté, le projet témoigne de la volonté de ne pas faire un simple quartier, pour s'adresser tant aux habitants qu'aux visiteurs en définissant des usages et des équipements relativement neutres. De l'autre, le projet cherche à encadrer et à limiter les activités commerciales sur l'espace public pour en éviter les excès.

30 Le plan apparaît à cet égard pertinent. Des recherches internationales montrent effectivement que la piétonnisation favorise en général une occupation quasi exclusive de la voirie par certaines activités commerciales privatisant l'espace public (terrasses HORECA, étalages, etc.) au détriment des activités socioculturelles et de flânerie [Mitchell, 2003, Dessouroux, 2006 ; Hass-Klau, 2015 ; Boussauw, 2016]. Le plan d'aménagement pourrait limiter ce phénomène en assurant spatialement un certain partage de l'espace public. Dans le même temps, la précision des aménagements pose question à au moins trois égards :

- Nombre de recherches montrent que la surdétermination des fonctions de l'espace public privilégie certaines pratiques et, donc, populations. Un aménagement trop déterminé implique un risque de sur-appropriation de certaines zones par certaines catégories socioculturelles, de genre, de génération, etc. [Amin, 2008 ; Gehl, 2011 ; Wood et Landry, 2008]. L'aménagement du piétonnier pourrait donc mettre à mal la mixité et la diversité d'usages qui s'y déploient depuis l'été 2015 et qui sont justement permises par le faible niveau organisationnel du piétonnier d'avant travaux [Corijn *et al.*, 2016].
- Les aménagements des tronçons courants des boulevards reproduisent une linéarité nord-sud importante. Les traverses ouest-est sont quant à elles moins accentuées, malgré la volonté affichée de reconnexion dudit axe. Malgré la présence d'espaces de séjour et un aménagement de plain-pied, il est possible que les usagers y reproduisent leurs schémas habituels de déplacement, favorisant les activités de lèche-vitrine (le long des façades) et de circulation de transit (sur la bande centrale) [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Inversement, le faible niveau organisationnel du piétonnier d'avant travaux laisse la porte ouverte à de multiples appropriations, « favorisant l'imprévu comme l'improvisé ». Il permet ainsi de tirer profit « des ressources de créativité populaires, informelles » qui s'imposent contre « le risque d'un espace public qui se vouerait lentement au seul consumérisme » [Genard *et al.*, 2016 : 69].
- Assurer la qualité d'un espace public est plus complexe lorsque les aménagements, acteurs impliqués et instruments sont pluriels. Par exemple, tous les matériaux, végétaux et équipements mis en place doivent répondre à des contraintes techniques d'entretien et d'usages, de bonne tenue dans le temps, de bonne implantation, etc. Un équipement ou un matériau qui se dégrade rapidement, qui n'est pas adapté aux usages ou qui n'est esthétiquement pas coordonné avec son environnement nuit à la qualité de l'ensemble de l'espace public. Le seul suivi des normes de construction est insuffisant pour assurer la qualité de cet ensemble complexe. Celle-ci nécessite une gestion continue, coordonnée et transversale.

31 En écho à la multifonctionnalité qui caractérise l'hypercentre bruxellois [Decroly et Wayens, 2016], il apparaît donc nécessaire d'assurer la pluralité des ambiances et des appropriations faites de l'espace public depuis sa fermeture à la circulation automobile afin d'en augmenter la qualité tout au long de sa transformation. Ceci implique l'aménagement spatial (équipements, type de mobiliers urbains, etc.), mais aussi l'animation et la gestion de l'espace public (activités commerciales/touristiques, socioculturelles, artistiques, sportives, etc.) que nous abordons dans la section suivante.

2.1.2. Soutenir et circonscrire l'animation de l'espace public

- 32 Les *ambiances* du piétonnier renvoient à l'animation immatérielle de l'espace public, qui est devenue aujourd'hui un véritable outil de politique urbaine [Bianchini et Parkinson, 1993 ; Pradel, 2007 ; Amin, 2008]. Assez logiquement, Genard *et al.* [2016] ont mis en évidence que l'animation du piétonnier constitue une question centrale des controverses, témoignant d'au moins trois grandes « visions » ou « imaginaires » faits du centre-ville et de l'espace public : espace public *marchand*, espace public *politique ou symbolique* et espace public *esthétique ou culturel* :
- Pour les défenseurs de l'espace public *marchand*, la qualité du projet de piétonnier se mesure à son potentiel de dynamisation économique du centre-ville, voire de la Région bruxelloise. Et cette dynamisation sera notamment tributaire d'un ensemble de garanties qui pourront lui être données, comme par exemple la sécurisation du quartier et l'animation continue de l'espace public.
 - Pour les défenseurs de l'espace public *politique ou symbolique*, l'enjeu premier se situe dans la capacité d'appropriation de l'espace public par la population : par le biais de la participation à sa conception ou à sa coproduction et à sa cogestion. La réussite du piétonnier tient ainsi en partie à sa capacité à symboliser le politique, à se montrer hospitalier aux manifestations, aux occupations, aux moments de célébration en commun, etc.
 - Pour les défenseurs de l'espace public *esthétique ou culturel*, celui-ci est avant tout pensé comme culture et comme expérience. Un vaste espace comme le piétonnier doit permettre des rapports de coprésence et de co-visibilité entre inconnus et produire une esthétique des rassemblements, d'acteurs et de spectateurs, à l'instar des usages faits des boulevards centraux au 19^e siècle [Jourdain et Loir, 2016]. Pour cela, il est nécessaire que les personnes présentes soient disponibles à vivre une telle expérience sensible et ne pas être trop distraits, par exemple, par des finalités de consommation.
- 33 Concernant le piétonnier, ces trois visions de l'espace public sont potentiellement complémentaires, à condition qu'elles soient toutes assumées et que leur mise en application soit concertée et gérée de manière transversale. L'animation du piétonnier paraît néanmoins peu définie dans cette perspective. Elle s'établit par addition d'actions initiées ponctuellement, portées tantôt par des pouvoirs publics, tantôt par des acteurs privés. Mais elle ne semble ni considérée, ni mise à profit comme une partie intégrante de la création des ambiances et du projet urbain sous-tendu par l'aménagement du piétonnier.
- 34 Or, la littérature montre que l'animation de l'espace public s'établit généralement en faveur des logiques de privatisation (économiques ou autres), au détriment de la valeur d'usage de l'espace public [Lefebvre, 1968 ; Decroly *et al.*, 2003]. Les artères aux rez-de-chaussée commerciaux et HORECA sont particulièrement sujettes à cette appropriation monofonctionnelle de l'espace public au profit de l'espace marchand, au détriment des activités socioculturelles dans l'espace public [Gravari-Barbas, 2001]. La piétonnisation de ces artères renforce d'ailleurs ce phénomène [Boussauw, 2016].
- 35 Une intervention publique est donc nécessaire pour assurer un certain équilibre permettant la cohabitation entre les trois visions de l'espace public (marchand, politique et esthétique) qui se constituent au sujet de piétonnier. Il s'agirait d'établir avec les acteurs concernés un calendrier des activités, tout en assurant des « temps morts » afin d'éviter la saturation d'évènements et d'animations, de laisser vivre le piétonnier par lui-même et de limiter le sentiment d'envahissement permanent pour les habitants. Il

s'agirait aussi de faciliter et de développer des activités expressives et artistiques pour prévenir une prédominance de l'espace marchand.

2.2. Défi 2 : Renforcer les liens du projet avec les autres dynamiques à l'œuvre à l'échelle régionale et métropolitaine

- 36 La mise en œuvre de la piétonnisation des boulevards centraux mobilise de nombreux acteurs et institutions de l'arène politique, des administrations (para)publiques, des bureaux d'experts, des acteurs économiques et des associations citoyennes qui perçoivent différemment le projet, ses enjeux et ses dérives potentielles [Vanhellemont, 2016]. Cette multitude d'acteurs et de visions constitue un indicateur parmi d'autres de la triple portée du piétonnier : locale, régionale et métropolitaine [Genard *et al.*, 2016].
- 37 Pour des raisons stratégiques et institutionnelles, ce sont les enjeux locaux qui ont primé jusqu'à présent. En mettant l'accent sur des objectifs réalistes à court terme, la prédominance accordée aux enjeux locaux permet de passer à l'action et d'amorcer un processus de transformation [De Visscher *et al.*, 2016]. Mais elle pourrait cependant mener à négliger les enjeux régionaux et métropolitains, non sans affaiblir la portée du changement de paradigme accolé au piétonnier.
- 38 Au sein même de l'échelle communale ensuite, les actions restent essentiellement cantonnées au périmètre strict du piétonnier, à travers l'addition d'une série d'instruments et de plans de développement stratégique. Mise à part la reconnexion est-ouest du tissu urbain au niveau du boulevard et des places traitées, les liens avec les autres éléments structurant le centre-ville ne sont pas explicités.
- 39 Une bonne coordination entre acteurs, échelles et cibles d'action engagés est nécessaire pour assurer la réussite des projets urbains complexes [Le Galès, 1995, 2002 ; Pinson, 2004, 2009]. Par ailleurs, la présence d'une multitude d'idées, d'intérêts, de compétences et de logiques d'action nécessite souvent le développement d'instruments d'action publique innovants pour assurer la bonne mise en réseau des projets [Boudry *et al.*, 2003 ; Van den Broeck, 2010 ; Moulaert *et al.* 2013 ; Segers *et al.*, 2013].

2.2.1. Sortir du périmètre : positionner le piétonnier dans un cadre spatial élargi

- 40 En effaçant la barrière formée par l'autoroute urbaine qu'étaient devenus les boulevards centraux et en créant les places qui ponctuaient le boulevard Anspach originel, le piétonnier vise à reconnecter l'est et l'ouest (de la partie basse) du centre-ville : la reconnexion du quartier de la Grand-Place aux quartiers Saint-Géry, Sainte-Catherine et Dansaert par le biais de la Bourse, et au-delà du canal vers Molenbeek ; la reconnexion des quartiers Anneessens et Jardin aux Fleurs aux quartiers Saint-Jacques et Marolles par le biais du parc Fontainas ; et la reconnexion du quartier de la rue Neuve au quartier des Quais par le biais de la place De Brouckère¹².
- 41 Si le projet reconnecte le tissu est-ouest prémoderne [De Visscher *et al.*, 2016] – un point positif très important à mettre à son actif –, il ne définit pas l'impact souhaité de la piétonnisation des boulevards sur les articulations entre le centre-ville, la Région et la métropole. Quelles sont les relations préconisées avec les autres grands projets et/ou vecteurs de centralités urbaines, que ce soit à l'échelle du Pentagone (Sablon, Marolles, réaménagement de la jonction Nord-Midi, canal, petite ceinture, etc.), à celle des communes avoisinantes (Molenbeek notamment) ou à celle de la Région (Zones d'Intérêt

Régional, Plan Canal, etc.) ? La version du Plan Régional de Développement Durable (PRDD)¹³ mise à l'enquête publique début 2017 ne fait que brièvement référence au piétonnier sans l'inclure dans une vision de ville globale. De même, les liens et le statut du piétonnier par rapport à l'aire métropolitaine ne sont pas explicités. S'agit-il de renforcer le statut d'hypercentre du Pentagone en accentuant son utilité et son attractivité ? Ou s'agit-il de participer au développement d'un modèle de répartition régionale plus isotrope, multipolaire, en accentuant la dimension habitée du centre-ville ? Y a-t-il dans une vision de développement polycentrique une hiérarchie ou une thématisation des centralités et, si tel est le cas, quels seraient alors le statut et les caractéristiques souhaités pour l'hypercentre bruxellois ?

42 Ce manque de connexion entre projets et ce manque de vision stratégique et spatialisée plus élargie posent deux grandes difficultés :

- Le *projet de ville* sous-tendu par le piétonnier n'apparaît pas clairement dans les communications de la Ville et de la RBC, ce qui déforce fortement la bonne réception du projet au sein de la société [Vermeulen et Hardy, 2016 ; Vanhellemont avec Vermeulen, 2016]. Vanhellemont a montré que cela a attisé les controverses et a mené à une perte de soutien d'acteurs favorables au projet [2016].
- Le piétonnier pourrait *in fine* relever davantage d'un projet d'urbanisme que d'un projet urbain. Pensé de manière autarcique sans inscription dans un projet de ville, le piétonnier apparaîtrait alors « flottant », « hors sol ». En se focalisant sur l'échelle très localisée des boulevards centraux et des rues adjacentes, le projet ne pourra pas, ou que très faiblement, aboutir au changement de paradigme recherché.

43 Il paraît dès lors nécessaire d'approfondir les relations possibles entre l'hypercentre et les autres projets bruxellois stratégiques (par exemple le Plan Canal, les développements de la Place Rogier, de la Place Saintelette, du Mont des Arts, de l'avenue de Stalingrad et de la Gare du Midi, etc.). Il s'agit également de mieux définir le rôle et le statut du piétonnier au regard des réseaux (potentiellement) structurant la ville-région (par exemple l'axe Gare de l'Ouest ou Chaussée de Gand / Gare du Luxembourg et Cinquanteaire, les réaménagements envisagés de la petite ceinture, le réseau ferré (métro, tram, train), etc.). Même si l'échelle spatiale concernée diffère, les porteurs du projet, en particulier la Ville de Bruxelles, pourraient s'inspirer de l'*Internationale Bauausstellung*¹⁴ (IBA), un instrument de planification et de renouvellement urbain développé en Allemagne. Les IBA sont des structures flexibles qui regroupent et fédèrent, dans une direction prédéfinie, un ensemble de projets portés par des acteurs diversifiés pour en assurer la cohérence générale, tout en maintenant l'indépendance de pilotage des projets. Généralement assurée par une chambre de qualité, un comité de suivi pluridisciplinaire veillant transversalement au respect des objectifs souhaités, formulant des recommandations pratiques et coordonné par un Intendant, leur efficacité repose sur le fait qu'il s'agit de structures de gouvernance légères et souples, mises en place pour la durée du projet. Ces structures permettent d'assurer la cohérence globale de la transformation urbaine qui se formalise par le biais d'une multitude de projets, en couplant les efforts et en facilitant la collaboration entre les diverses institutions publiques impliquées [APUR, 2009 ; Pinch et Adams, 2013 ; Shay, 2012].

2.2.2. Faire du piétonnier un des jalons d'une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle régionale et métropolitaine

44 Contrairement aux projets de (semi)piétonnisations couramment cités en exemple (Copenhague, Bordeaux, Barcelone, Lyon, Gand, etc.), le piétonnier bruxellois peine à s'intégrer à une politique de mobilité pensée à l'échelle régionale ou métropolitaine [Brandeleer *et al.*, 2016a ; Boussauw, 2016 ; Kesuru *et al.*, 2016] :

- Le piétonnier n'est pas, ou que faiblement, connecté aux autres espaces réaménagés en zone piétonne, de rencontre, etc. ou en voie de l'être en Région de Bruxelles-Capitale [Brandeleer *et al.*, 2016a].
- Le piétonnier n'a permis d'augmenter le recours aux modes de déplacements actifs (vélo, marche, etc.) qu'à la marge. La cohérence des infrastructures et la connectivité des cheminements ont, pour cela, une influence décisive [Gehl, 2011 ; Saelens, 2003 ; Craig *et al.*, 2002 ; Handy *et al.*, 2002].
- L'extension de la zone piétonne n'a pas permis de revoir l'accessibilité du centre-ville en transport en commun et/ou d'augmenter la fréquence des dessertes [Kesuru *et al.*, 2016], alors que 27 % des Bruxellois ne bénéficient pas d'une bonne accessibilité au centre en transport en commun compte tenu de la distance qui les en sépare [Lebrun, 2016]¹⁵. Au contraire, les révisions du réseau de bus de la STIB/MIVB qui ont accompagné la piétonnisation des boulevards centraux n'ont pas été totalement bénéfiques pour la desserte du centre (réduction de la lisibilité des terminus, complexification des correspondances, etc.), alors que la littérature internationale montre qu'une bonne accessibilité en transports en commun est essentielle à la réussite, notamment économique, des zones piétonnisées [Sandahl et Lindh, 1995 ; Boussauw, 2016].
- Sur le plan des déplacements motorisés [Kesuru *et al.*, 2016], la perception d'un centre-ville devenu inaccessible (en raison également de la « crise des tunnels ») n'a pas été contrecarrée par une politique de *park & ride* renforcée à l'échelle régionale et métropolitaine, tandis qu'une signalétique et un téléjalonnement des parkings publics ont tardé à être mis en œuvre.
- Les systèmes de livraison de marchandises peinent à s'adapter à la zone piétonne en raison d'une politique régionale en la matière encore balbutiante [Verlinde *et al.*, 2016].

45 Comme présenté précédemment, cette situation est habituelle à Bruxelles. Le contexte institutionnel, la multitude d'acteurs impliqués, les divergences d'opinion empêchent le développement d'une politique de mobilité cohérente et ambitieuse [Courtois et Dobruszkes, 2008], au profit d'actions disséminées, développées « au cas par cas » [Moritz, 2011 : 12]. Des analyses de projets de piétonnisation réalisés dans les années 1960 et 1970 ont pourtant mis en évidence que l'addition de solutions ponctuelles ne permettait pas de régler le problème de la congestion automobile et de la cohabitation entre les divers modes de déplacement [Fériel, 2013]. En même temps, il ne faut pas négliger le potentiel « effet de masse » que pourrait produire la démultiplication de projets qualitatifs favorisant les mobilités actives.

2.2.3. Connecter le plan d'aménagement de l'espace public aux plans de développement commercial, économique et de revalorisation patrimoniale

46 La mise en œuvre du piétonnier vise notamment à dynamiser les activités économiques du centre-ville. La poursuite de cet objectif a essentiellement donné lieu au

développement d'études sur le devenir commercial menées par GeoConsulting (schéma de développement commercial pour le centre-ville) et Citytools/Devimo (gestion des biens commerciaux de la Régie foncière situés sur le piétonnier)¹⁶. Si l'impact économique de la piétonnisation demeure actuellement peu étudié, Boussauw [2016] propose une revue de la littérature dégagant une série d'enseignements utiles au cas bruxellois :

- Ne pouvant pas être assuré par la seule population résidente, le succès économique des piétonniers est notamment lié à la présence de pôles d'attraction commerciaux mais aussi culturels, administratifs, scolaires, etc. permettant de se différencier, par exemple, des centres commerciaux [Bromley *et al.*, 2003].
- Whitehead *et al.* [2006] ont montré que, après une période de baisse d'environ deux ans, la piétonnisation entraîne généralement une augmentation moyenne des visiteurs, des chiffres d'affaires et des loyers des espaces commerciaux. Mais cette augmentation est asymétrique, s'établissant au profit de grandes chaînes de distribution, essentiellement liées à l'habillement, de l'HORECA et de commerces spécialisés [Mérenne-Schoumaker, 1981, 1983]. Inversement, l'amélioration de l'attractivité économique par la piétonnisation peut mener à la disparition d'autres typologies de commerces, principalement dans les secteurs qui ne tirent pas un surcroît de marge lié au passage qui entraîne l'augmentation proportionnelle des loyers [Wong, 2014]. Un *turnover* commercial tend donc à s'établir au dépend d'une certaine diversité de l'offre du centre-ville, qui constitue pourtant un avantage comparativement aux centres commerciaux périphériques [Grimmeau *et al.*, 2004]. Cela se fait aussi au détriment de la ville de proximité, c'est-à-dire de l'offre économique s'adressant en premier lieu aux habitants (faisant aussi par là évoluer les profils des usagers de l'espace public).
- Le succès économique d'un piétonnier dépend aussi en partie de la densité de population résidente et de son pouvoir d'achat [Boussauw, 2016]. Or, depuis le début des années 2000, le centre-ville bruxellois connaît une importante croissance démographique qui implique une augmentation et une diversification des besoins en services et en commerces de proximité (écoles, crèches, activités sportives, achats de quotidienneté, etc.) [Van Crieelingen, 2006, 2013 ; Decroly et Wayens, 2016]. L'importance du local (et du régional) pour assurer le succès économique du piétonnier bruxellois apparaît d'autant plus important au regard du déclin des piétonniers des centres-villes nord-américains qui, amorcé dans les années 1980, s'explique en partie par la culture de mobilité traditionnellement concentrée sur l'accessibilité en voiture [Faulk, 2006], à l'instar du cas belge.
- Enfin, le succès économique des piétonniers est aussi lié à une certaine flexibilité des usages dans le temps, à l'échelle de la journée mais aussi des années, en fonction des reconfigurations urbanistiques et économiques. Entre autres, la qualité et la flexibilité des aménagements doivent être assurés au regard des multiples chantiers qui émaillent la vie d'une cellule commerciale au fil des reconfigurations/rénovations, bien plus fréquentes que pour les autres types de fonctions.

⁴⁷ En termes d'activités, il y a donc un équilibre à trouver entre la ville de loisir et la ville de proximité, à l'image par exemple du Plan local d'urbanisme de Paris adopté en 2006 [ARAU, 2014]. A cet égard, la dimension économique du piétonnier ne doit pas être uniquement pensée en termes commerciaux et intégrer les volets culturel, administratif, de santé, d'enseignement, etc. qui caractérisent l'hypercentre bruxellois [Decroly et Wayens, 2016].

⁴⁸ Il apparaît aussi nécessaire de connecter les plans de développement économique à l'aménagement de l'espace public. Entre autres, la piétonnisation constitue l'occasion de

revaloriser le patrimoine du boulevard Anspach, altéré au fur et à mesure du temps (perte d'homogénéité, de lisibilité et d'identité), par l'implantation d'équipements (bancs, éclairage, etc.) et un plan de façades/enseignes [Jourdain et Loir, 2016], sachant que la qualité patrimoniale constitue un vecteur d'attractivité [Grimmeau et Wayens, 2003].

2.3. Défi 3 : Rassembler autour du projet urbain

49 Le débat au sujet de la piétonnisation des boulevards centraux est passionné et se déploie au sein même de l'arène politique et de la société, avec la contribution des médias. Le paysage des controverses qui se développent notamment à l'occasion des demandes de permis d'urbanisme est complexe [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Vanhellemont, 2016] et implique de multiples composantes du fait urbain, engageant des imaginaires urbains variés et des conceptions diverses de Bruxelles, de ses espaces publics, de sa mobilité, de ses inégalités, de son économie, etc. [Genard *et al.*, 2016]. Les controverses ne sont pas cantonnées à une opposition binaire gouvernants/gouvernés, commerçants/habitants ou encore pro-voitures/pro-vélos. Au contraire, des soutiens potentiels ou attendus au projet s'y sont opposés, voire s'y opposent toujours [Vanhellemont, 2016]. Les raisons de cette complexité sont multiples :

- Par sa diversité de fonctions et d'usages, le statut d'hypercentre du Pentagone accentue les divergences de points de vue en termes de besoins, d'attentes, d'enjeux, de risques, etc. A cet égard, même si elle n'est pas toujours explicitée clairement par les acteurs des controverses, la question de savoir à quelle échelle (locale, régionale, métropolitaine) penser la ville est au cœur des débats [Tessuto, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].
- Comme dans nombre de grands projets urbains [De Rynck et Dezeure, 2009] et comme présenté précédemment, les compromis établis dans l'arène politico-administrative ont brouillé la bonne réception de la visée politique du projet [Vanhellemont, 2016].
- Inversement, en exacerbant les termes du débat, nombre d'acteurs (des porteurs du projet à ses « opposants ») ont contribué à diffuser une vision réductrice du projet dans la société [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016].

50 Les controverses sont légion dans le cadre de la mise en œuvre de grands projets urbains [De Rynck et Dezeure, 2009] et les projets de (semi)piétonnisation n'échappent pas à la règle [Boussauw, 2016 ; Vermeulen et Hardy, 2016]. En même temps, l'analyse d'exemples étrangers montre l'intérêt pour les gouvernants de s'appuyer (au moins en partie) sur les conflits pour mener à bien des projets urbains complexes d'envergure [Pinson, 2009 ; Castillo-Manzano, 2014], gagner le soutien de la société civile, des acteurs privés, parapublics et publics et ainsi assurer la concrétisation du projet et sa *bonne* appropriation. C'est l'occasion également de tirer profit des *savoirs profanes*, soit des connaissances des acteurs de terrain que ne possèdent pas les décideurs et bureaux d'étude, et qui peuvent substantiellement alimenter le projet en assurant sa concordance avec la réalité [Callon *et al.*, 2001].

2.3.1. Développer une politique de communication à la hauteur du projet

51 La Ville de Bruxelles a porté jusqu'à ce jour la responsabilité d'organiser la communication officielle autour du piétonnier. Différents services se partagent la tâche en fonction de leurs compétences. Ils se coordonnent mais travaillent de manière relativement autonome. La cellule Communication de la Ville dirige la production de divers outils promouvant le piétonnier (des bâches installées sur place, des flyers, une

brochure, une vidéo, etc.). La cellule Tranquillité publique gère un point de contact email unique et a rassemblé à plusieurs reprises (entre fin 2015 et 2016) des acteurs publics impliqués pour établir des réponses concertées aux questions reçues. *Brussels Major Events* (BME) a mis en place un kiosque d'information Place de la Bourse. Parallèlement, un grand nombre d'acteurs publics ont communiqué et communiquent sur le projet, notamment par le biais des médias. Mais, contrairement à ce qui se fait dans d'autres villes, aucune cellule *ad hoc* n'a été créée pour développer et réaliser une stratégie de communication globale pour ce grand projet urbain. Or, une série d'éléments nuisent à la bonne lisibilité du projet pour l'extérieur [Vermeulen et Hardy, 2016] :

- Les communications concernent généralement un aspect précis du projet alors que les personnes extérieures lient plusieurs éléments du projet et ne perçoivent pas les divisions administratives qui peuvent exister et qui ordonnent/contrainent la gouvernance du projet [Flyvbjerg, 1988].
- Le projet implique un certain nombre de cabinets, d'administrations et d'organismes parapublics (STIB, Atrium, etc.), ainsi que différents niveaux de pouvoir (communal, régional, fédéral), qui ne partagent pas nécessairement une vision commune et qui diffusent parfois des messages (perçus comme) contradictoires à propos du projet et du centre-ville.
- A cela s'ajoute une multitude de communications émanant des médias, du secteur associatif, des commerçants, etc. qui, également divergentes, complexifient un peu plus la bonne réception du projet.
- Les incertitudes liées au timing de mise en œuvre du chantier impliquent un déficit important de communication.

52 Pour rendre plus lisible l'enjeu du devenir du centre-ville à l'œuvre, il apparaît donc nécessaire d'adopter une logique communicationnelle transversale, rassemblant et mettant en synergie tout ce qui gravite autour du projet, tout en assurant une certaine transparence. Le site internet dédié au projet pourrait être revu en ce sens en intégrant les dernières données et orientations prises, et en proposant des informations plus précises (par exemple : orientations commerciales, projets immobiliers projetés, études en cours, agenda des événements sur l'espace public, etc.), à l'instar du site internet dédié à la rénovation de l'Île de Nantes¹⁷. En continuant à développer des supports adaptés (par exemple : toutes-boîtes, panneaux informatifs, réseaux sociaux, application mobile, etc.), il s'agit aussi d'adopter une démarche proactive et de ne pas considérer que les personnes cherchent l'information. Enfin, un soin particulier devrait être apporté à la communication pendant le temps du chantier pour minimiser les inévitables frustrations, craintes et nuisances vécues (phasage et temporalité des travaux, ce qui se construit, nuisances attendues, mesures prises pour les minimiser, etc.), mais aussi pour célébrer les étapes d'avancement du projet.

2.3.2. Organiser la coproduction

53 Le rapport à la participation constitue un des aspects-clés des controverses ou, à tout le moins, la participation jugée insuffisante représente l'un des arguments mobilisés par certains détracteurs du piétonnier. Soumise à des rapports de force, la participation n'assure pas par essence le caractère démocratique d'un projet [Le Naour et Massardier, 2013]. On peut également considérer que, vu l'ampleur des enjeux, la limitation du processus participatif a permis le « passage à l'acte » et la mise en œuvre d'un projet qui ne pourra jamais faire consensus. Cependant, la littérature met en évidence une série

d'éléments démontrant tout l'intérêt de développer des espaces de participation, entendue au sens de coproduction :

- La mise en place de processus participatifs peut favoriser l'acceptation d'un projet et fédérer positivement des acteurs pluriels autour d'une même dynamique [Pinson, 2004 ; Vermeulen et Hardy, 2016].
- Ces processus permettent également de tirer profit des savoirs profanes des acteurs de terrain. En dégagant des connaissances que ne possèdent pas nécessairement les experts et les politiques, ces savoirs profanes constituent une base pour assurer la concordance du projet avec la réalité du terrain [Callon *et al.*, 2001]. La participation permet en ce sens de répondre au mieux aux besoins et attentes des habitants, usagers, commerçants, etc., de mettre en évidence des problèmes vécus, ou encore de définir des moyens d'action efficaces [Lascoumes et Le Bourhis, 1998].
- La coproduction et la cogestion d'un projet favorisent le développement d'un sentiment d'appartenance à un lieu et, donc, son respect [Vermeulen et Hardy, 2016].

54 L'ouverture de la mise en œuvre du projet à différents champs de coproduction permettrait ainsi d'en améliorer la qualité. Au moins trois niveaux de coproduction apparaissent pertinents : la coproduction *économique* par une concertation sur le développement économique et commercial du centre-ville, la coproduction *immatérielle* concernant l'animation de l'espace public en particulier celle du chantier – pour définir des événements animant le « temps mort » de la mise en travaux – et la coproduction *matérielle* de l'espace public.

2.4. Défi 4 : Confirmer le changement de paradigme

- 55 Le piétonnier est présenté par les porteurs du projet comme la formalisation d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre. La mise en œuvre de ce changement de paradigme est cependant confrontée à trois grandes difficultés.
- 56 En premier lieu, le projet ne se situe pas dans un quartier comme un autre, mais bien dans un centre-ville multifonctionnel accueillant une multiplicité d'usagers (habitants tant précaires que favorisés, travailleurs, touristes, chalands, etc.) qui présentent des rapports diversifiés au centre-ville, parfois difficiles à concilier [Decroly et Wayens, 2016 ; Genard *et al.*, 2016 ; Van Crielingen, 2006, 2013 ; Van Hamme *et al.*, 2016].
- 57 Ensuite, le projet est tiraillé entre, d'une part, l'habitude frilosité des décideurs bruxellois à réduire l'emprise de la circulation automobile [Courtois et Dobruszkes, 2008] et, d'autre part, la montée en puissance du rejet de l'automobile au profit des modes de déplacement doux [Genard *et al.*, 2016 ; Genard et Neuwels, 2016].
- 58 Enfin, pour une multitude de niveaux institutionnels et d'acteurs publics, le piétonnier se construit à partir d'une diversité de visions de la ville, de son centre, de logiques d'action et d'objectifs [Vanhellemont, 2016]. L'enjeu à cet égard est d'éviter que les nécessaires compromis qui en découlent amoindrissent la portée du projet.

2.4.1. Agir sur et par le logement

- 59 Dans le chef des pouvoirs publics, la piétonnisation des boulevards centraux est notamment justifiée au regard de deux grands objectifs poursuivis conjointement : « Passer d'une ville utilitaire et pensée pour le transit des automobiles, à une ville façonnée pour ses habitants et où il fait bon vivre » ; et « Redynamiser l'activité

économique du centre » en ciblant en grande partie les visiteurs (travailleurs, touristes, consommateurs, amateurs d'activités culturelles, etc.)¹⁸. A contrario, l'analyse des débats met en évidence la place qu'occupe l'opposition « habitants » versus « visiteurs » dans les controverses [Vanhellemont, 2016 ; Tessuto, 2016 ; Genard *et al.*, 2016], sous-entendant que les deux objectifs affichés par les pouvoirs publics seraient difficilement conciliables. Le piétonnier léserait certaines catégories d'acteurs, essentiellement habitants et/ou commerçants du centre-ville selon les points de vue.

60 Nombre de projets internationaux témoignent du fait que l'amélioration de l'habitabilité et la redynamisation économique ne sont pas antagonistes, mais que des précautions doivent être prises pour en assurer l'équilibre. Effectivement, la littérature scientifique montre que la réussite économique des zones piétonnes dépend notamment de la densité résidentielle [Boussauw, 2016]. Dans le même temps, elle met en évidence quatre grands effets possibles et néfastes des piétonnisations sur le secteur résidentiel, particulièrement visibles lorsque celles-ci sont pensées trop exclusivement en terme d'attractivité commerciale :

- La mise en piétonnier mène généralement à une augmentation des loyers des espaces commerciaux [Sandahl et Lindh, 1995 ; Boussauw, 2016] qui favorise elle-même la mono-fonctionnalité de la zone. Il devient parfois économiquement plus intéressant de rentabiliser l'ensemble de l'espace commercial disponible et de ne plus utiliser les étages pour la fonction résidentielle, sans compter que l'accès à ces étages est souvent rendu difficile ou impraticable [Dessouroux, 2006].
- La prédominance de la fonction commerciale met également à mal l'attractivité résidentielle, les nuisances dues à l'animation des espaces publics piétonnés faisant alors fuir les classes moyennes et aisées [Wackermann, 1982].
- La mise en piétonnier des boulevards pourrait favoriser le développement de l'offre résidentielle touristique, dont des chambres ou appartements mis à disposition sur la plateforme de réservation Airbnb [Corijn *et al.*, 2016] qui représentent déjà de 6 à 7 % du nombre total de logements privés dans certaines parties du Pentagone [Decroly et Wayens, 2016]. Ce phénomène pourrait ainsi favoriser une augmentation du prix de l'immobilier résidentiel.
- Le Pentagone connaît une forte croissance démographique qui s'établit de manière hétérogène du point de vue socio-économique. Cela conduit à une augmentation et à une diversification des besoins en logements.

61 Il apparaît donc essentiel d'agir sur et par le logement. Il s'agit en effet d'assurer l'attractivité résidentielle tout en assurant un équilibre à deux niveaux : d'une part, entre la nécessité de revitaliser le centre-ville et le risque de gentrification et, d'autre part, entre la montée des logements provisoires (Airbnb, hôtels, chambres d'hôtes, etc.) et le besoin en habitants permanents. Se pose donc la question des stratégies qui seront adoptées par rapport aux leviers techniques et juridiques favorisant ou obligeant le maintien des fonctions résidentielles dans les zones commerciales et touristiques [notamment ERU 2001-2012 ; 2012-2014] et au devenir des bâtiments appartenant à la Ville et au CPAS de Bruxelles situés sur et aux alentours du piétonnier.

2.4.2. Éviter et prévenir les reports de nuisances

62 Les zones sans voiture et les zones de basse émission peuvent améliorer la qualité de vie des habitants et des travailleurs en agissant sur trois axes : (1) en améliorant la qualité de

l'air par la diminution de l'émission des polluants atmosphériques [Genc *et al.*, 2012 ; Lim *et al.*, 2012 ; IBSA, 2016], (2) en réduisant le bruit du trafic routier et (3) en favorisant le recours aux modes de déplacement actifs [Gehl, 2011 ; Kesuru *et al.*, 2016]. Pour atteindre le changement de paradigme escompté, l'enjeu est que ces améliorations bénéficient à l'ensemble de la ville et pas uniquement à la zone piétonnisée à proprement parler :

- Le retour d'expérience des projets nord-américains des décennies 1960-1970 montre que les piétonniers ne permettent pas par eux-mêmes de diminuer le recours aux déplacements automobiles et donc d'en réguler les nuisances [Fériel, 2013]. Ils peuvent mener à un report du trafic et des nuisances dans les rues adjacentes. Pour avoir un impact positif au-delà de la stricte zone d'intervention, la piétonnisation doit être intégrée à un plan de mobilité ambitieux assurant un report modal.
- L'ampleur, la teneur (air, bruit, etc.) et la circonscription des impacts du piétonnier bruxellois ne font pas l'objet d'une évaluation exhaustive et continue. Des mesures ont bien été établies mais celles-ci ont été effectuées de manière ponctuelle par différentes sources (Bruxelles Mobilité, Atrium, ProVélo, Ville de Bruxelles), suivant des méthodologies et des temporalités différentes [Bruxelles Mobilité, 2016]. Faute de collecte systématique de données, il est très difficile d'évaluer la qualité des résultats. Dans le même temps, les données récoltées portent sur des volumes de trafic et n'offrent pas une lecture fine de la situation (par exemple parts modales, effets dus à la congestion automobile, etc.).
- Même s'il apparaît quantitativement minime, le report du trafic automobile dans certaines rues adjacentes peut décupler la détérioration de la qualité de l'air, celle-ci dépendant notamment de la morphologie urbaine [Kesuru *et al.*, 2016] (par exemple autour de la gare centrale et du boulevard de l'Empereur, augmentation de 270 véhicules/heure [Bruxelles Mobilité, 2016], Quai du Commerce ou encore rue des Six Jetons). La pollution atmosphérique s'évacue en effet moins aisément dans des rues étroites.
- Même si le volume du trafic stagne ou diminue, il est possible que la congestion automobile augmente dans certaines rues, y accroissant par là la pollution sonore et les polluants atmosphériques.
- Le report du trafic dans les rues adjacentes pourrait décourager le recours aux modes de déplacement actifs et impacter négativement la vitesse commerciale des transports en commun [Kesuru *et al.*, 2016].
- Le développement excessif d'activités sur le piétonnier pourrait mettre à mal l'annihilation du bruit du trafic routier.
- Le report des nuisances et la création de nouvelles nuisances attisent fortement les controverses [Vanhellemont, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].

63 Pour assurer la soutenabilité du centre-ville, la piétonnisation des boulevards centraux est insuffisante en elle-même. Simultanément, le risque d'un report des nuisances dans les rues adjacentes au piétonnier est bien réel. Divers monitoring en cours de réalisation permettront d'objectiver la situation et pourraient constituer des bases à la révision des plans de circulation et de mobilité¹⁹.

2.4.3. Intégrer les parkings existants à la réflexion sur l'avenir à long terme du piétonnier

64 Conséquence des politiques urbaines d'après-guerre, le centre-ville bruxellois se caractérise par la présence d'un nombre très important de parkings privés et publics [Hubert *et al.*, 2013 : 10]. La réduction progressive des parkings existants, lors du renouvellement des permis d'environnement, n'est pas, à notre connaissance, à l'ordre du

jour de la Ville de Bruxelles et de Bruxelles Environnement (qui délivre ces permis). Or la présence de ces parkings impacte directement la configuration, l'organisation et le périmètre du piétonnier actuel et futur, ainsi que la qualité de l'air en ville [Brandeleer *et al.*, 2016a; Kesuru *et al.*, 2016] :

- Offrant dans le Pentagone environ 25 000 emplacements de stationnement (soit bien davantage que dans d'autres centres-villes de superficie comparable), les parkings existant jouent un « rôle d'« attracteur » de voitures » dans le cœur ou dans les environs immédiats de la zone piétonne [Hubert *et al.*, 2013].
- Ces parkings, auxquels l'accès doit être légalement garanti, ont déterminé le périmètre du piétonnier (par exemple, rues de l'Ecuyer et Fossé-aux-loups).
- Ces parkings limitent l'éventuel élargissement ultérieur du périmètre du piétonnier (à l'instar de ce que la Ville de Gand tente de faire aujourd'hui).
- Leur nombre et leur localisation éparse rendent difficile la conception de *P-routes*²⁰ permettant l'accès et la sortie des parkings.

- 65 Une action suggérant que les voitures ne sont plus les bienvenues en ville induit des débats virulents tant dans la sphère publique que dans l'arène politique [Courtois et Dobruszkes, 2008]. Dans le cadre du piétonnier, ces débats furent attisés par le *lockdown* établi suite aux attentats de Paris, par les effets des attentats de Bruxelles et par la fermeture de tunnels qui ont pu donner l'impression que le centre-ville n'était plus accessible en automobile [Vanhellemont avec Vermeulen, 2016 ; Genard *et al.*, 2016].
- 66 Brandeleer *et al.* [2016a] estiment ainsi que c'est la piétonnisation du centre qui est, pour une bonne part, contrainte par la présence de parkings et non l'inverse. Sans remise en question de leur pertinence, le rapport de forces s'établira toujours à la faveur des infrastructures de stationnement. La capacité de la piétonnisation du centre-ville à établir un changement de paradigme pourrait s'en trouver limitée.

Conclusion

- 67 La réussite d'une piétonnisation ne va pas de soi. Comme en témoigne la littérature, diverses précautions doivent être prises et de nombreux aspects doivent être traités. De fait, réaliser un projet urbain complexe est un art en soi qui nécessite de faire collaborer des acteurs et des services qui n'en ont pas nécessairement l'habitude, de conjuguer des niveaux de gouvernance différents voire concurrents, de créer une dynamique politique et citoyenne positive autour du projet, de mettre à profit et de développer les leviers d'action permettant d'atteindre les ambitions à long terme du projet.
- 68 Cette note de synthèse s'est basée sur des recherches préliminaires, des expériences étrangères et la littérature scientifique. Pour avoir un diagnostic complet, il nous manque des données empiriques plus détaillées sur les usages et les pratiques sociales dans l'espace-temps étudié, sur la qualité de l'air, sur la mobilité et l'accessibilité, sur les dynamiques économiques et commerciales, sur les effets à plus grande échelle, etc. Concernant une partie de ces sujets, des recherches supplémentaires sont en cours.
- 69 En l'état, la mise en œuvre de la piétonnisation des boulevards centraux bruxellois pourrait être améliorée sur au moins quatre terrains. Il s'agirait (1) de compléter la planification spatiale avec un vrai projet de ville en agissant aussi sur l'immatériel et en programmant mieux les ambiances et les activités sociales, commerciales et artistiques du centre-ville ; (2) d'insérer le projet dans une vision de développement territorial multi-

échelle et de le connecter aux différents plans mobilité, environnement, commerce, logement, etc. ; (3) d'augmenter l'adhésion au projet en améliorant qualitativement information et communication mais aussi participation et coproductions, (4) et d'approfondir le changement de paradigme en explicitant le projet de ville escompté.

- 70 Le projet de rénovation du centre-ville de Bruxelles est encore loin d'être achevé et les marges de manœuvre demeurent nombreuses. Vu l'ampleur et la multiplicité des enjeux, des acteurs, des instruments et des échelles d'action, l'urgence va à notre sens à la mise en place d'une structure opérationnelle transversale au sein de la Ville, coordonnée par un Intendant dont la légitimité et l'autorité sont reconnues par tous ; l'organisation de rencontres structurées avec les acteurs de terrain ; et la création d'une « chambre de qualité » qui, composée d'experts reconnus et de représentants des différents niveaux de pouvoir impliqués (Ville, Région, Beliris,...), veillerait au respect des objectifs définis et à la qualité de la mise en œuvre du projet. Cette méthode est appliquée avec succès depuis plus de dix ans dans de nombreuses villes européennes, dont Amsterdam, Anvers et Zurich [Moulaert *et al.*, 2013 ; Segers *et al.*, 2013].

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN, A. 2008. Collective culture and urban public space. In : *City*. 2008. n° 12(1), pp. 5-24.
- APUR, 2009. Initier des projets métropolitains : l'IBA, une pratique féconde. Note rapide. In : *Territoires*. 2009. n° 478. Disponible à l'adresse : <http://www.apur.org/etude/initier-projets-metropolitains-iba-une-pratique-feconde>
- ARAU, 2014. *Des commerces de proximité pour la diversité dans la ville !*, [Consulté le 6 avril 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.arau.org/au/ef671fa2aade854bdf33a32cb553673d85715bfb.pdf>
- ARON, J. 1995. *La Cambre et l'architecture : un regard sur le Bauhaus belge*. Bruxelles : Mardaga.
- BERNARD, N., 2008. L'impact de l'Union européenne sur l'immobilier à Bruxelles : entre cliché et sous-estimation. In : *Brussels Studies*. n° 21, Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/609>
- BIANCHINI, F. et PARKINSON, M., 1993. *Cultural policy and urban regeneration: the West European experience*. Manchester : Manchester University Press.
- BOUDRY, L., CABUS, P., CORIJN, E., DE RYNCK, F., KESTELOOT, C., ET LOECKX, A. 2003. *De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*. Witboek. Bruxelles : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- BOUSSAUW, K., 2016. Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden: een beknopt literatuuroverzicht. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 79-86.
- BRANDELEER, C., ERMANS, T. et HUBERT, M., 2016a. Zone piétonne, résidentielle, de rencontre...: le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J.,

VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadres - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 149-158.

BRANDELEER, C. et ERMANS, T., 2016b. Quand gérer les feux de circulation préfigure des choix de mobilité : les enjeux stratégiques d'un outil technique. In : *Brussels Studies*, n° 103. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1365>

BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., VANDERSTRAETEN, P., 2016c. *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service public régional de Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 5, 168 p.

BROMLEY, R., HALL, M. et THOMAS, C., 2003. The impact of environmental improvements on town centre regeneration. In : *Town Planning Review*. 2003. Vol. 74, n° 2, pp. 143-164.

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2016. *Etat de l'environnement, rapport 2011-2014*. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

BRUXELLES MOBILITE, 2016. *Évaluation intermédiaire des impacts de la piétonnisation des boulevards du Centre et de la mise à l'essai du plan de circulation du Pentagone*. [non public]. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

CALLON, M., LASCOUMES, P. et BARTHE, Y., 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Le Seuil.

CASTILLO-MANZANO, J. I., LOPEZ-VALPUESTA, L. et ASENSIO-FLORES, J. P., 2014. Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. In : *Habitat International*. 2014. Vol. 44, pp. 194-201.

CORIJN, E. et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Qu'est-ce qu'un espace public ? In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadres - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 15-20.

CORIJN, E., VANDERSTRAETEN, P. et NEUWELS, J., 2016. Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadres - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 67-75.

COURTOIS, X. et DOBRUSZKES, F., 2008. L'(in)efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse désagrégée, In : *Brussels Studies*. 2008. n° 20. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/603>

CRAIG C. L., BROWNSON R. C., CRAGG S. E. et DUNN, A. L., 2002. Exploring the effect of the environment on physical activity: a study examining walking to work. In : *Am.J.Prev.Med*. 2002. n° 23(2 Suppl), pp. 36-43.

CRESWELL, J.W. et CLARK, V.L.P., 2007. Designing and conducting mixed methods research. In : *The Journal of the Public Health Association of Australia*. 2007. n° 4(31), pp. 53-106.

DE RYNCK, F. et DEZEURE, K., 2009. *Burgerparticipatie in Vlaamse steden - Naar een innoverend participatiebeleid*. Bruges : Vanden Broele.

DE VISSCHER, J.-P., NEUWELS, J., VANDERSTRAETEN, P. et CORIJN, E., 2016. Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards, In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadres - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 135-147.

- DECROLY, J.-M. et WAYENS, B., 2016. Le centre-ville : un espace multifonctionnel. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 21-34.
- DECROLY, J.-M., DESSOUROUX, C. et VAN CRIEKENGEN, M., 2003. Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes. In : *Belgeo*. 2003. n° 1. Disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/15280>
- DEMEY, T., 1992. *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E.* Bruxelles : Paul Legrain.
- DESSOUROUX, C., 2003. La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes. In : *Belgeo*. 2003. n° 1. Disponible à l'adresse : <http://belgeo.revues.org/15293>
- DESSOUROUX, C., 2006. *La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagements dans trois communes de la Région de Bruxelles-Capitale*. Thèse de doctorat en sciences géographiques. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles.
- DESSOUROUX, C., VAN CRIEKENGEN, M. et DECROLY, J.-M., 2009. Embellissement sous surveillance : une géographie des politiques de réaménagement des espaces publics au centre de Bruxelles. In : *Belgeo*. 2009. no 2. Disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/7946>
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P. et SURKYN, J., 2016. Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux. In : *Brussels Studies*, Notes de synthèse BSI. n° 99. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1346>
- DOBRUSZKES, F. et FOURNEAU, Y., 2007. Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois. In : *Brussels Studies*. n° 7. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/413>
- FAULK, D., 2006. The process and practice of downtown revitalization. In : *Review of Policy Research*. 2006. Vol. 23, n° 2, pp. 625-645.
- FERIEL, C., 2013. Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation. In : *Métropolitiques*. Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>
- GEHL, J., 2011. *Life between buildings. Using public space*. Washington : Island Press.
- GENARD, J.-L., BERGER, M. et VANHELLEMONT, L., 2016. L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 53-66.
- GENARD, J.L. et NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In : *Sociologies*. 2016. Disponible à l'adresse : <http://sociologies.revues.org/5378>
- GRAVARI-BARBAS M., 2001. Les enclaves ludiques : Le cas du Navy Pier à Chicago. In : GHORRA-GOBIN, C. (eds), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, pp. 159-168.
- GRIMMEAU, J.-P. et WAYENS, B., 2003. Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville. In : REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (eds), *Commerce et négoce*. Bruxelles : Mardaga, pp. 31-42.
- GRIMMEAU, J. P., BEYS, N., BASTIN, S., VAN CUTSEM, S., VERHETSEL, A., et WAYENS, B., 2004. *Le commerce dans les grandes villes belges et leur périphérie*. Etude pour la Cellule Politique des Grandes Villes, SPP Intégration Sociale. Bruxelles.
- GROSJEAN, B. 2010. *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la « ville diffuse »*. Wavre : Mardaga.

- HALLEUX, J.-M., 2005. *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Thèse de doctorat, 24 juin 2005, Université de Liège, Département de Géographie.
- HANDY, S. L., BOARNET, M. G., EWING, R. et KILLINGSWORTH, R. E., 2002. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. In : *Am.J.Prev.Med.* 2002. n° 23 (2 Suppl), pp. 64-73.
- HASS-KLAU, C., 2015. *The Pedestrian and the City*. New York and London : Routledge.
- HUBERT, M., 1982. *Perspectives pour une renaissance du Pentagone Ouest*, Etude pour le Ministre et le Secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise. Bruxelles : Inter-environnement Bruxelles, 46 p.
- HUBERT, M., 2008. L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». In : *Brussels Studies*. 2008. n° 22. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/621>
- HUBERT, M., LEBRUN, K., HUYNEN, P. et DOBRUSZKES, F., 2013. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. In : *Brussels Studies*, Notes de synthèse BSI. 18/09/2013. n° 71. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1184>
- HUNT, J. D. et ABRAHAM, J. E. 2007. Influences on bicycle use. In : *Transportation*. 2007. n° 34, pp. 453-470.
- INGALLINA, P., 2008. *Le projet urbain*. Paris : Presses Universitaires de France
- JACOBS, J., 1993. *The death and life of great american cities*. New York : The Modern Library.
- JANSSENS, I., et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Espaces partagés : du concept à la mise en œuvre. In : BRANDELEER, C., et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n° 5. Bruxelles. pp. 14-104.
- JOURDAIN, V. et LOIR, C., 2016. Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19e siècle. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrajes - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 123-134.
- KESERU, I., WUYTENS, N., DE GEUS, B., MACHARIS, C., HUBERT, M., ERMANS, T. et BRANDELEER, C., 2016. Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrajes - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 87-95.
- KESTELOOT, C., DE MAESSCHALCK, F., 2001. Anti-urbanism in Flanders: the political and social consequences of a spatial class struggle strategy. In : *Belgeo*, n° 2, pp. 41-62, disponible à l'adresse : <https://belgeo.revues.org/15346?lang=en-article-15346>
- KÜBLER, D., 2005. Démocratie et gouvernance d'agglomération: quelques leçons européennes. In : *Pouvoirs locaux*. 2005. n° 65, pp. 85-91.
- LASCOURMES, P. et LE BOURHIS, J.-P., 1998. Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. In : *Politix*. 1998. n° 42(11), pp. 37-66.
- LE GALES, P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. In : *Revue française de science politique*. 1995. n° 1(45), pp. 57-95.
- LE GALES, P., 2002. *European cities: social conflicts and governance*. Oxford : Oxford University Press.
- LE NAOUR, G. et MASSARDIER, G. (eds), 2013. *L'action publique sélective*. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence.

- LEBRUN, K., 2016. L'accessibilité de l'« hypercentre bruxellois ». Premiers résultats pour le transport public. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 159-165.
- LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos.
- LOFLAND, L., 1998. *Public realm: exploring the city's quintessential social territory*. New Brunswick : Transaction Publishers.
- LOIR, C., 2016. De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936). In : BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., VANDERSTRAETEN, P., 2016c, *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité - Service public régional de Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n° 5, pp. 13-29.
- LOOPMANS M., DE DECKER P., KESTELOOT C., 2010, Social Mix and Passive Revolution. A Neo-Gramscian Analysis of the Social Mix Rhetoric in Flanders, Belgium. In : *Housing Studies*, vol. 25, n° 2, mars, pp. 181-200.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1981. Structure commerciales des rues et centres piétonniers : Essai de comparaison de quelques cas français et belges. In : *Bulletin de la société Belge d'études géographiques*. 1981. Vol. 50, n° 2, pp. 135-144.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1983. Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers : structure et évolution. In : *Analyse de l'espace*. 1983. N° 2, pp. 19-37.
- MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, 1956. *Bruxelles, Carrefour de l'Occident*. Bruxelles : Ministère des travaux publics et de la reconstruction.
- MITCHELL, D., 2003. *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. New York : Guilford Press.
- MORITZ, B., 2011. Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles. In : *Brussels Studies*. 2011. n° 50. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1036>
- MOULAERT, F., VAN DYCK, B., KHAN, A. Z. et SCHREURS, J., 2013. Building a Meta-Framework to 'Address' Spatial Quality. In : *International planning studies*. 2013. no 18(3-4), pp. 389-409.
- NELSON, A. et ALLEN, D., 1997. If you build them, commuters will use them: association between bicycle facilities and bicycle commuting. In : *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 1997. n° 1578, pp. 79-83.
- NOËL, F., 2009. La politique de revitalisation des quartiers : à la croisée de l'action urbanistique et sociale. In : DEJEMEPPE, P., MOUCHART, C., PIERSOTTE, C., RAYNAUD, F. et VAN DE PUTTE, D. (eds), *Bruxelles (dans) 20 ans*. Bruxelles : Région de Bruxelles Capitale, pp. 213-233.
- PINCH, P. et ADAMS, N., 2013. Lessons from the IBA Emscher Park. In : LEARY, M. E. et MCCARTHY, J. (eds), *The Routledge companion to Urban Regeneration*. London: Routledge. pp. 230-240.
- PINSON, G., 2004. Le projet urbain comme instrument d'action publique. In : LASCOUMES, P. et LE GALÈS, P. (eds), *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences Po., pp. 199-223.
- PINSON, G., 2009. *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européens*. Paris : Presses de Sciences Po.
- PRADEL, B., 2007. Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. In : *Géocarrefour*. 2007. n° 82(3), pp. 123-130.

- PUCHER, J. et BUEHLER, R., 2008. Cycling for Everyone: Lessons from Europe. In : *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2008. n° 2074, pp. 58-65.
- REMY, J., VOYE, L., BLONDEL, J.-P. et DESIMPELAER, W., 1974. Scénarios de vie urbaine. In : A+. 1974. n° 12, p. 23.
- RYCKEWAERT, M., 2011. *Building the economic backbone of the Belgian welfare state. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973*. Rotterdam : 010 Publishers
- SAELENS, B. E., SALLIS, J. F. et FRANK, L. D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. In : *Ann.Behav.Med*, n° 25 (2), pp. 80-91.
- SANDAHN, J. et LINDH, C., 1995. Impact of improving the attractiveness of town centres. In : *Transport Policy*. 1995. Vol. 2, no 1, pp. 51-56.
- SEGBERS R., VAN DEN BROECK P., KAHN A., MOULAERT F., SCHREURS J., DE MEULDER B., VIGAR G., MADANIPOUR A. (eds), 2013. *Handboek Ruimtelijke Kwaliteit*. Bruxelles : ASP éditions.
- SHAY, A., 2012. *The contemporary International Building Exhibition (IBA): innovative regeneration strategies in Germany*. Thèse de doctorat en urbanisme. Cambridge. Massachusetts Institute Of Technology. Disponible à l'adresse : <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/73709#files-area>
- TESSUTO, J., 2016. Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles. In : *Environnement Urbain / Urban Environment*. 2016. Vol 10. Disponible à l'adresse : <http://eue.revues.org/1405>
- VAN CRIEKENGEN, M., 2006. Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? In : *Brussels Studies*. n° 1. Disponible à l'adresse : www.brusselsstudies.be
- VAN CRIEKENGEN, M., 2013. La gentrification mise en politiques. In : *Métropoles*, n° 13. Disponible à l'adresse : <http://metropoles.revues.org/4753>
- VAN DEN BROECK, P., 2010. *De sociale constructie van plannings-en projectinstrumenten. Onderzoek naar de socio-technische dynamiek in het 'Eerste Kwartier' in Antwerpen*. Thèse de doctorat en sciences de l'ingénieur. Leuven : Katholieke Universiteit Leuven.
- VAN HAMME, G., GRIPPA, T. et VAN CRIEKENGEN, M., 2016. Mouvements migratoires et dynamiques des quartiers à Bruxelles. In : *Brussels Studies*. 2016. n° 97. Disponible à l'adresse : <https://brussels.revues.org/1331>
- VANHELLEMONT, L. et VERMEULEN, S., 2016. De aanleg van de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum (2012-...). Een analyse van (het discours van) het procesverloop. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 35-51.
- VANHELLEMONT, L., 2016. *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Thèse de doctorat en sociologie urbaine. Milan. Milano-Bicocca University.
- VERLINDE, S., KIN, B., STRALE, M. et MACHARIS, C., 2016. Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 97-109.
- VERMEULEN, S. et HARDY, M., 2016. Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains. In : CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. et HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO, pp. 111-119.

WACKERMANN, G., 1982. Le vécu commercial en zones piétonnières européennes. In : *Annales de Géographie*. 1982. n° 506, pp. 454-462.

WHITEHEAD, T., SIMMONDS, D. et PRESTON, J., 2006. The effect of urban quality improvements on economic activity. In : *Journal of Environmental Management*. 2006. Vol. 80, n° 1, pp. 1-12.

WONG, H., 2014. *Impacts of Pedestrian Schemes on the Types of Retailers*. Thèse de doctorat en urbanisme et design. Hong Kong : The University of Hong Kong.

WOOD, P. & LANDRY, C., 2008. *The intercultural city. Planning for diversity advantage*. London : Earthscan.

ZIMMER, P. 2002. La politique de l'habitat dans la Région de Bruxelles-Capitale. In : *Courrier Hebdomadaire, CRISP*. N° 1746-1747, 101 p.

NOTES

1. Le *Brussels Center Observatory* (BCO) est une initiative du Brussels Studies Institute (BSI), la plateforme de recherche sur Bruxelles. Accessible via : <http://bco.bsi-brussels.be>
2. VILLE DE BRUXELLES. Un nouveau centre-ville ambitieux et dynamique, In : *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles (Centre-ville Bruxelles)* [en ligne]. Consulté le 23 février 2017. Disponible à l'adresse : <http://centre-ville.bruxelles.be/fr/le-projet/objectifs>
3. *Ibid*
4. En ligne : <http://www.eru-urbanisme.be/fr/print/project/57/>. Consulté le 8 juillet 2017.
5. En ligne : <https://monitoringdesquartiers.brussels/>
6. La marche constitue dorénavant le premier mode de déplacement à Bruxelles (37 % du total des déplacements) et l'usage du vélo y a triplé en une décennie, tandis que la part modale de la voiture a diminué (de 50 à 32 % du total des déplacements) et que le taux de motorisation des Bruxellois décline.
7. Représentant 40 % des flux automobiles en RBC, les déplacements des non-Bruxellois s'avèrent particulièrement impactant [Hubert *et al.*, 2013]. Ils se concentrent principalement les jours ouvrables aux heures de pointe et sont, en moyenne, plus longs que les déplacements en voiture des Bruxellois.
8. Suivant l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993, le gouvernement fédéral s'est engagé à mener et à financer une série d'interventions sur le territoire bruxellois dans le domaine de la mobilité, des espaces verts, de la culture, du patrimoine, des logements sociaux, etc. Ces interventions sont assurées par Beliris, intégré au SPF Mobilité et Transport.
9. Ces projets de parkings ont progressivement été abandonnés. Mais divers projets immobiliers annoncent le développement de nouveaux emplacements de parking à proximité immédiate du piétonnier.
10. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 3
11. Selon le titre de l'ouvrage de Jan Gehl [2011]
12. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 11
13. <http://www.prdd.brussels>
14. <https://www.open-iba.de/en/>
15. Principalement, les Bruxellois habitant à l'est de la commune d'Uccle, de Watermael-Boitfort et d'Ixelles.
16. Etudes commanditées respectivement par la Ville de Bruxelles (2015) et la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles (2016).
17. <http://www.iledenantes.com/fr/>
18. VILLE DE BRUXELLES, 2015. *Ensemble, faisons battre le cœur de Bruxelles*, p. 3

19. Notamment le projet BSI-MOBI « Monitoring the impact of travel behavior, accessibility & satisfaction with regards to the city centre », soutenu par Bruxelles Mobilité.

20. Une *Parking route* ou une *P-route* est un itinéraire balisé, généralement en boucle, qui mène les automobilistes provenant de la périphérie de la zone concernée vers un ou plusieurs parkings et qui permet également de regagner facilement l'extérieur de la zone.

RÉSUMÉS

Le *nouveau piétonnier* est l'un des principaux projets urbains conçus pour le centre de Bruxelles au cours des dernières décennies. En 2015, la voie de transit du Centre – le boulevard Anspach – a été déclarée interdite à la circulation automobile. Le réaménagement de l'espace public et la rénovation des principales stations de métro n'ont pas encore commencé. La réalisation et les défis de ce projet urbain sont, par définition, complexes. Des expériences menées dans le pays et à l'étranger montrent qu'il aura un impact important à différents niveaux : qualité de l'espace public, logement et équipements, économie locale et emploi, mobilité, accessibilité et logistique, activités sociales et culturelles, etc. Cependant, les données et analyses récentes sont souvent fragmentées, inexistantes ou insuffisamment disponibles pour tous les acteurs concernés. Pourtant, un projet urbain de qualité ne peut aboutir que lorsque ces informations sont rassemblées et partagées, mais aussi lorsqu'il porte une prise de décision. C'est pourquoi le *BSI - Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) suit ce projet de près. La présente note de synthèse s'appuie sur un travail publié précédemment [le Portfolio#1]. La partie 1 expose le contexte général du projet et la partie 2 développe l'aspect concret de quatre grands défis, sur la base de nos premières constatations. En conclusion, la note propose quelques pistes concrètes d'amélioration de la qualité et de la gestion du projet.

De *nieuwe voetgangerszone* is één van de belangrijkste stadsprojecten in het Brusselse stadscentrum van de afgelopen decennia. In 2015 werd de centrale doorgangsweg -Anspachlaan- autovrij gemaakt. De heraanleg van de publieke ruimte en vernieuwing van de belangrijkste metrostations moet nog starten. De realisatie en uitdagingen van dit stadsproject zijn per definitie complex. Ervaringen uit binnen- en buitenland tonen dat de impact groot zal zijn op verschillende niveau's: de kwaliteit van de publieke ruimte, huisvesting en voorzieningen, de lokale economie en tewerkstelling, mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek, de sociale en culturele activiteiten, enz. Recente gegevens en analyses zijn echter vaak gefragmenteerd, onbestaande, of onvoldoende toegankelijk voor alle betrokken actoren. Toch slaagt een kwaliteitsvol stadsproject pas wanneer deze kennis wordt gebundeld en gedeeld, maar ook besluitvorming ondersteunt. Daarom volgt het *BSI - Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) dit project van nabij op. Deze synthesenota bouwt verder op eerder gepubliceerd werk [het Portfolio#1]. Deel 1 belicht het project in haar ruimere context en deel 2 concretiseert vier grote uitdagingen op basis van onze eerste vaststellingen. De nota besluit met concrete pistes om de kwaliteit en het beheer van het project te verhogen.

The *new pedestrian area* in the centre of Brussels is one of the most important urban projects of the last decades. In 2015, the central traffic artery, Boulevard Anspach, was pedestrianised. The public space and the biggest metro stations must still be renovated. The implementation of this project and the challenges it faces are inherently complex. Experiences in Belgium and abroad

show that the impact on the city centre of Brussels will be significant at different levels: the quality of public space; housing and public services; local economy and employment; mobility, logistics and accessibility; and social and cultural activities. However, recent data and analyses are fragmented, non-existent or inaccessible for all stakeholders involved. Nevertheless, an urban project may only succeed when knowledge and expertise are gathered and shared, and used to support decision-making. Therefore, BSI - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) is monitoring this project closely. Previously published research is further developed in this synopsis [Portfolio#1]. Part 1 discusses the context of the project. Part 2 details the four main challenges based on our first observations. The synopsis concludes with concrete scenarios to improve the overall quality and management of the project.

INDEX

Keywords : public action, economic development, public space, mobility, urban planning, quality of life, urban renewal

Trefwoorden overheidsoptreden, economische ontwikkeling, openbare ruimte, mobiliteit, stadsplanning, levenskwaliteit, stadsvernieuwing

Mots-clés : action publique, développement économique, espace public, mobilité, planification urbaine, qualité de vie, rénovation urbaine

AUTEURS

MICHEL HUBERT

Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur ordinaire à l'Université Saint-Louis – Bruxelles où il étudie les mutations et politiques urbaines contemporaines, notamment en matière de mobilité. Il s'intéresse aussi à l'histoire et la structure des réseaux de transport et à leur impact sur la ville et ses usagers (voir entre autres « L'Expo 58 et le "tout à l'automobile". Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines ? », 2008, *Brussels Studies* n° 22). Il est vice-président du *Brussels Studies Institute* (BSI), co-président du *BSI - Brussels Centre Observatory* et dirige, depuis sa création en 2006, la revue scientifique électronique *Brussels Studies*. michel.hubert[at]usaintlouis.be

ERIC CORIJN

Eric Corijn est philosophe de la culture et sociologue, professeur en Etudes Urbaines à la *Vrije Universiteit Brussel*, fondateur du centre de recherches urbaines COSMOPOLIS, vice-président du *Brussels Studies Institute* et directeur de la *Brussels Academy*, co-président du *BSI - Brussels Centre Observatory*, vice-président de la Commission Régionale de Développement, membre du jury Rénovation Urbaine de la Flandre et consultant pour le *Global Parliament of Mayors*. eric.corijn[at]vub.be

JULIE NEUWELS

Julie Neuwels est l'une des coordinatrices du *BSI - Brussels Centre Observatory* (2016-2017) et est chargée de recherche FNRS (2017-2020). Docteure en architecture et urbanisme, elle effectue notamment ses travaux sur les politiques urbaines et sur les politiques environnementales appliquées au bâtiment : voir entre autres « Le développement durable comme objet de transactions. Le cas des politiques urbaines en Région bruxelloise » (co-rédaction avec Jean-Louis Genard, *SociologieS*, 2016). jneuwels[at]ulb.ac.be

MARGAUX HARDY

Margaux Hardy, l'une des coordinatrices du *BSI - Brussels Centre Observatory*, a une formation de journaliste et termine une thèse dans le domaine de la communication scientifique. Elle travaille également pour la revue *Brussels Studies*. margaux.hardy[at]usaintlouis.be

SOFIE VERMEULEN

Sofie Vermeulen est spécialiste en géographie urbaine et docteur en sciences (2015). Elle est l'une des coordinatrices du *BSI - Brussels Centre Observatory* et dirige, à la *Vrije Universiteit Brussel* (VUB-MOBI), des recherches sur la mobilité durable, la participation et la gouvernance. Ses travaux sont centrés sur le développement de la ville et des quartiers, le planning environnemental et le rôle des citoyens. Elle organise régulièrement des visites de la ville de Bruxelles. sofie.vermeulen[at]vub.be

JOOST VAESEN

Joost Vaesen est historien et docteur en Philosophie et Lettres. Il est le directeur du *Brussels Studies Institute* (BSI), mis en place par l'Université libre de Bruxelles, la *Vrije Universiteit Brussel* et l'Université Saint-Louis - Bruxelles pour soutenir et développer la recherche sur Bruxelles. Il est actuellement aussi rattaché à la *Vrije Universiteit Brussel* comme enseignant. Il consacre ses recherches à l'administration et au fonctionnement de Bruxelles et à l'enseignement dans le contexte d'une grande ville. joost.vaesen[at]ulb.ac.be